PROTAGONISTAS Y ARMAS DE LA II GUERRA MUNDIAL

LOS GENERALES (8)

Cavallero, Ugo

Militar de carrera, Ugo Cavallero fue uno de los generales más eficaces y también más discutidos del Ejército italiano. Durante la I Guerra Mundial desarrolló su actividad en las oficinas del Estado Mayor y al finalizar la guerra se le confió la dirección del negociado de Operaciones del Mando Supremo. En el transcurso del período de entreguerras fue subsecretario de Estado y senador del Reino. En 1928 recibió el título de conde. Ocho años después le hicieron general de cuerpo de ejército, y a partir de 1937, comandante en jefe de las fuerzas italianas desplazadas en Africa Oriental. Al estallar la II Guerra Mundial regresa a Italia, donde, a partir de diciembre de 1940, y hasta enero de 1943, es jefe del Estado Mayor General, después de haber sido ascendido a general de ejército.

El 25 de julio de aquel año es detenido y encarcelado. Liberado el 8 de septiembre, es convocado por Kesserling, dos días después, al alto mando alemán de Grotaferrata (Roma), para asumir eventualmente un mando en el ámbito de la colaboración con los alemanes.

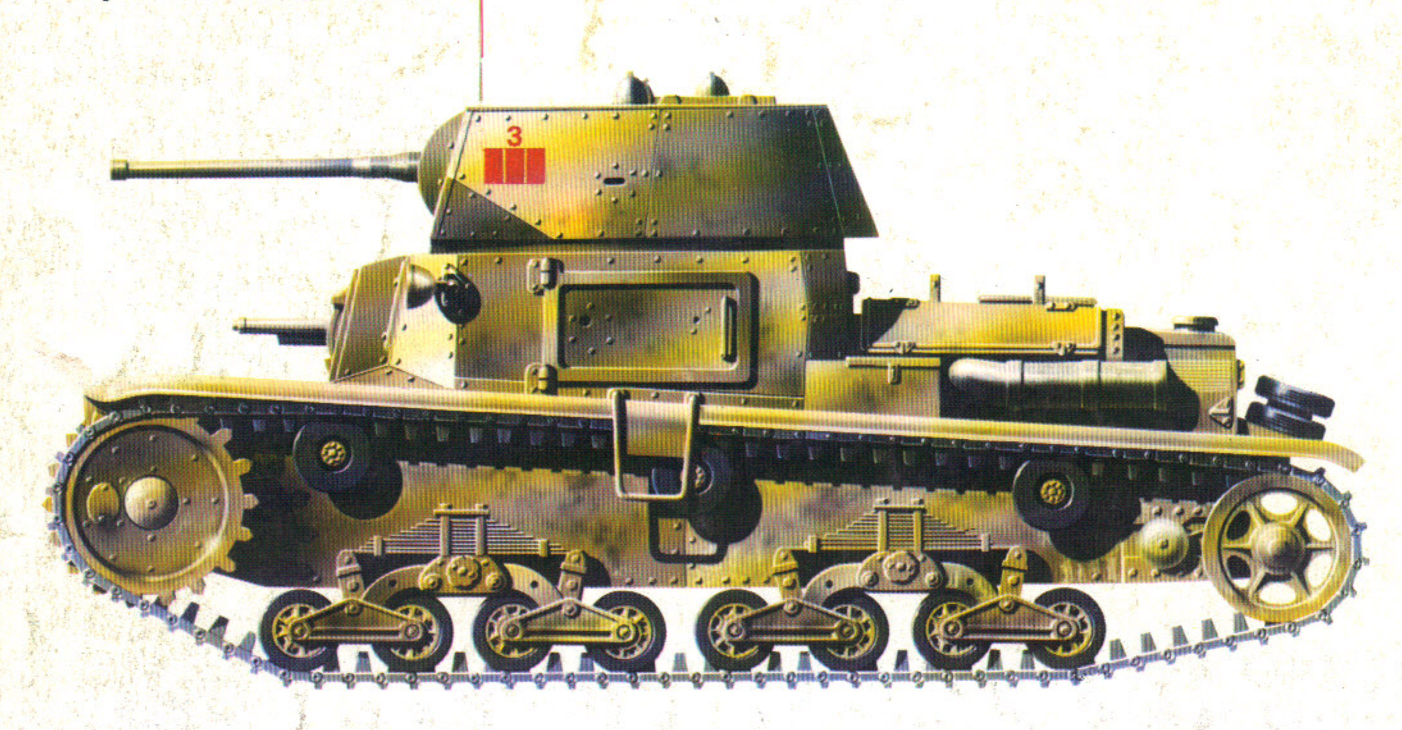
El 14 de septiembre de 1943 se encontró su cadáver con un disparo en la nuca. Años más tarde se aceptó la improbable versión del suicidio.



Derecha: Zona militar de Fuerte Boccea en Roma, donde fue encarcelado el general Cavallero.

Cavallero, en el centro, junto al general Bastico, a su izquierda.

Tanque medio M 13/40



Las fuerzas acorazadas del Ejército italiano disponían en el período de entreguerras de tres tipos de vehículos acorazados de combate: tanques ligeros, de choque y pesados. A excepción de los Fiat 2000, de los que tan sólo se construyeron dos ejemplares, las unidades restantes se basaban en dos realizaciones: el tanque 3 y el tanque de choque M 11/39. El primero era tan sólo una posición protegida y autopropulsada de ametralladora, pero el segundo tenía como fin romper la línea enemiga para permitir el acceso a la Infantería de asalto. Para ello se le dotó de un cañón de 37/40 mm. y de dos ametralladoras de 8 mm., aunque pronto se puso de manifiesto que esto no bastaba para desarrollar el necesario volumen de fuego, por lo que se decidió sustituir el cañón por uno más potente, que además no estuviera fijo.

Como consecuencia de ello, nació en la fábrica Ansaldo el tanque M 13/40, presentado en febrero de 1940 a nivel de prototipo y construido en serie a partir del verano de aquel mismo año. Este tanque tenía la misma mecánica que su predecesor, pero se diferenciaba de él por el motor reforzado y por la parte superior del casco, totalmente renovada. El cañón, que había sido sustituido por un 47/32, estaba instalado en la torreta, mientras que en el casco se encontraban, a la derecha del piloto, dos ametralladoras BREDA 38 de 8 mm., montadas en un soporte de rodamientos. En la torreta había una tercera ametralladora, coaxial con el cañón, y todavía podía instalarse una cuarta en el techo, con fines antiaéreos.

El casco estaba formado por planchas de acero remachadas sobre una estructura rígida de perfiles. La torreta, posibilitada de realizar un giro de 360°, se maniobraba, bien manualmente, bien mediante un servomecanismo oleodinámico. En el interior del vehículo había un emisor-receptor Marelli RF-1-CA. Cuando el vehículo entró en línea en el Norte de Africa, en el otoño de 1940, supo resistir perfectamente el encuentro con los tanques adversarios. Este equilibrio de fuerzas se mantuvo hasta la llegada de los pesados tanques americanos entregados a los británicos en virtud de la Ley de Préstamo y Arriendo. Como consecuencia, los M 13 resultaron inevitablemente superados por los nuevos tanques.

Tipo	Carro medio 13/40
Año	1940
Peso	14 t.
Longitud	4,915 m.
Anchura	2,22 m.
Altura	2,37 m.
Luz libre	38 cm.
Protección (cor. máx.)	42 mm.
Motor	FIAT 8TM-40 Diesel del 125 HP.

Vel. máx.	en carretera	31 km/h.
	terreno vario	12 km/h.
Autonomía		200 km.
Tripulación		4
Armamento		1×47+4×8
Municiones		87×47
		3.048×8
Máx. trinchera superable		2,10 m.
Máx. escalón superable		80 cm.
Máx. pendiente superable		40°
Vado		100 cm.

Chuikov, Vassili I.

Vassili Ivanovich Chuikov entró en la historia de su país como «el héroe de Stalingrado». De él decía el general Paulus que más que un general era un brujo, y como indicativo de lo que el mismo Chuikov pensaba sobre el buen hacer de un general caben destacar sus palabras: «El buen general arriesga su piel, pero debe salvar la de sus soldados».

Hijo de campesinos, comienza su carrera militar a los dieciocho años, combatiendo con el Ejército Rojo al mando de una compañía. Toma parte después en un sinnúmero de batallas de varias guerras, pero cuando los ejércitos de Hitler amenazan a la Unión Soviética, sólo el comisario político Kruschev se acuerda de Chuikov, que entonces está en Asia.

A sus cuarenta y dos años poco tiene que aprender en materia de lucha. Y lo demuestra casa por casa en Stalingrado, en la que se considera la batalla más dura del frente del Este. «O conservamos la ciudad o moriremos aquí», promete a Kruschev, y la frase recorre las filas de la tropa que tiene verdadera necesidad de alguien que le sacuda con la palabra y el ejemplo. Los soldados se sienten verdaderamente próximos a su general. Sin embargo para las altas esferas siempre fue un héroe incómodo que no perdonaba ni el más mínimo error.

La noche del 1 de mayo de 1945, a las 3,50 de la mañana, el general alemán Krebs, en Berlín, va a él a pedirle el armisticio. La respuesta de Chuikov es tajante: «Sólo la capitulación final».

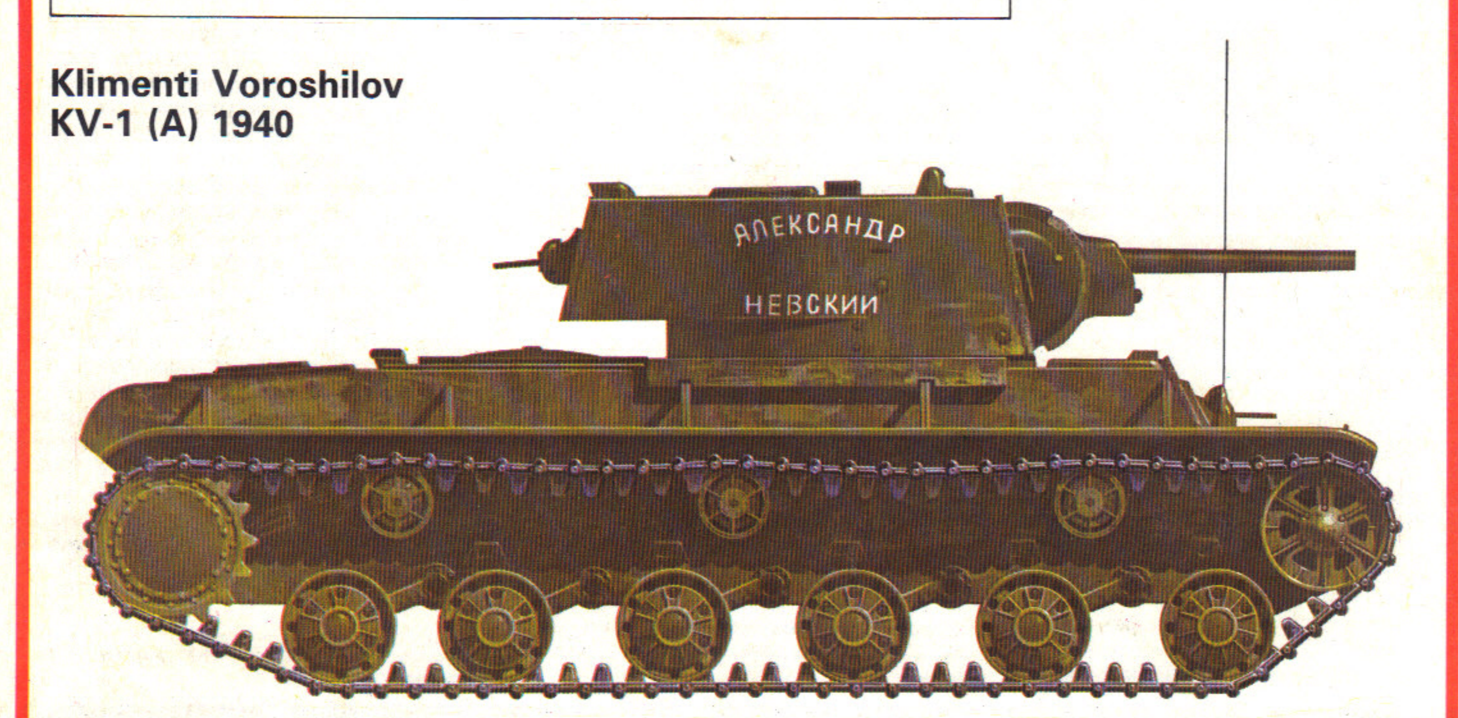
Los dos generales se enfrentan casi durante once horas. Antes de marcharse, Krebs (que la noche siguiente se suicidará) le pregunta: «Usted, en Stalingrado, ¿mandaba una brigada? He leído todos los informes sobre aquella batalla. ¿Quién es usted?» La respuesta es seca y orgullosa: «Soy Chuikov», «¿Chuikov?», replica Krebs palideciendo, y no añade ni explica que desde aquellos días de 1942 los alemanes concían a Chuikov como el brujo.

En Stalingrado, en la resistencia contra las tropas de Hitler, este general encontró geniales procedimientos de lucha. Recupera y hace reparar tres carros de combate semidestruidos, uno de ellos provisto de lanzallamas, y el 28 de octubre tiene un éxito más psicológico que práctico. Entre los alemanes se corre la voz de que los rusos han hecho pasar carros de combate (tres Panzer son incendiados en la imprevista ofensiva, lo que hace ganar algunos sangrientos metros de terreno). Es en realidad el principio del fin. Hasta tal punto que Stalin puede decir el 7 de noviembre: «Pronto habrá fiesta en nuestras calles». Los alemanes caen en la trampa de Stalingrado y terminan rindiéndose el 2 de febrero de 1943. Sin embargo por un desaire militar, Paulus se rinde al general Sumilov y no a Chuikov, el auténtico héroe de la resistencia de la ciudad.

Chuikov, en el centro, sentado, junto a Nikita Kruschev, a la izquierda.



Klimenti Voroshilov KV-1 (A) 1940



En el año 1938 el grupo de trabajo del ingeniero Kotin recibe el encargo de uno o más prototipos de tanques pesados que debían tomarse en consideración para el nuevo programa de fortalecimiento de las fuerzas acorazadas soviéticas, previsto para el año 1940.

Los primeros proyectos preveían tanques de torretas múltiples refundiendo los precedentes blindados T-32 y T-35, pero al final se llegó a la conclusión de que era preferible un tanque con una sola torreta, armada con un cañón potente. El peso ahorrado se empleó en aumentar la coraza. Al ser presentado a Stalin el proyecto definitivo, éste decidió suprimir las planchas acorazadas que protegían la suspensión. Por esto fue necesario sustituir ésta de ballestas y muelles por otra de barras de torsión, una novedad para la técnica del momento que prestaba fiabilidad y resistencia al mecanismo.

Con todas estas características nació el **KV** (siglas procedentes de las iniciales del comisario para la Defensa Klimenti Voroshilov). A lo largo de toda la guerra se desarrolla la serie de estos blindados en una docena de tipos. Este tanque de construcción muy burda, como casi todas las otras armas rusas, tenía muchos componentes idénticos al T-34 por motivos de práctica logística. De casco enteramente soldado, tuvo en los modelos sucesivos una torreta de fundición que mejoró netamente las características de robustez.

El motor que se adopta será un Diesel de 12 cilindros en V, inicialmente de 600 HP de potencia. El armamento principal comprendía un cañón de 76,2/30,5, que pronto será sustituido en el KV-1A por el más potente 76,2/41,5.

Después de haber debutado en la agresión a Finlandia, el KV-1 combatió contra los alemanes desde los primeros días del segundo conflicto, y en los comienzos con buenos resultados. Pero con la mejora de los antitanques germanos y el empleo de tanques adversarios cada vez más potentes, los KV tienen que aumentar sus corazas y pierden de esta manera las brillantes características que les había conferido superioridad sobre el adversario.

No eran tanques perfectos. Las tripulaciones se lamentaron permanentemente de su nulo confort y de la casi imposibilidad práctica de abandonar el carro en caso de urgencia sin exponerse de lleno al fuego enemigo.

Sin embargo, de estos tanques surgió el famoso «Stalin», que fue el arma decisiva del avance ruso en el corazón de Alemania.

Año		1939	Autonomía	en carretera	250 km.
Peso		47,5 Tn.		terreno vario	150 km.
Longitud		6,75 m.	Tripulación		5
Anchura		3.32 m.	Armamento		1×76,2+3 am. DT29 de 7,62
Altura		2,60 m.	Municiones		114×76,2
Luz libre		30,5 cm.			3.000×7,62
Protección (coraza máx.)		100 mm.	Máx. trinchera superable		2,70 m.
Motor		V-2K de 600 HP.	Máx. escalón superable		119 cm.
Vel. máx.	en carretera	35 km/h.	Máx. pendiente superable		36°
	terreno vario	12 km/h.	Vado		145 cm.

De Gaulle, Charles

De Gaulle no hubiera sido más que un general como los otros si en 1940, en el momento más trágico que su patria atravesaba, no se hubiera levantado a proclamar con ilimitado orgullo, pero también con extraordinaria pasión: «Je suis la France». En aquel momento Francia invadida trataba de salvar lo posible, a través de mil procedimientos incluso el de la colaboración con Alemania. No es de extrañar entonces que muy pocos se tomaran en serio el llamamiento de aquel oscuro patriota. Aunque dispuestos a ayudar a De Gaulle como organizador de la resistencia francesa, los aliados se mostraron muy escépticos sobre su efectiva representatividad. Al final se rindieron a la evidencia.

De Gaulle había nacido en Lille el 22 de noviembre de 1890. En 1913 sale de la Academia Militar de Saint Cyr. Tres años después, en plena guerra, es hecho prisionero por los alemanes, y liberado después del armisticio. En 1925, después de haber sido profesor de historia militar de Saint Cyr y de haber asistido a la escuela de guerra, entra a formar parte del gabinete del Consejo Superior de Guerra del mariscal Pétain hasta 1927. Cinco años más tarde se le nombra secretario del Consejo Supremo de Defensa.

El 6 de junio de 1940 es nombrado subsecretario de Estado para la Defensa Nacional. Al día siguiente, en un viaje de regreso de una misión en Inglaterra, se entera de que su patria ha pedido el armisticio y decide volver a Londres, desde donde lanza al día siguiente su primer llamamiento para estimular a los franceses a la resistencia. Pocos días después, el 28 del mismo mes, Churchill le nombra jefe de las fuerzas francesas libres.

El Gobierno de Pétain condena a muerte a De Gaulle en un proceso militar que se desarrolla en ausencia del acusado. Cuatro años más tarde, el 2 de junio de 1944, es jefe provisional de la República Francesa, y el 13 de noviembre de 1945 confirmado en su cargo por la Asamblea Constituyente. Presidente de la República en dos períodos separados por un espacio de más de una década, De Gaulle conseguirá mantener en su mano firme los acontecimientos de las guerras de Indochina y de Argelia.

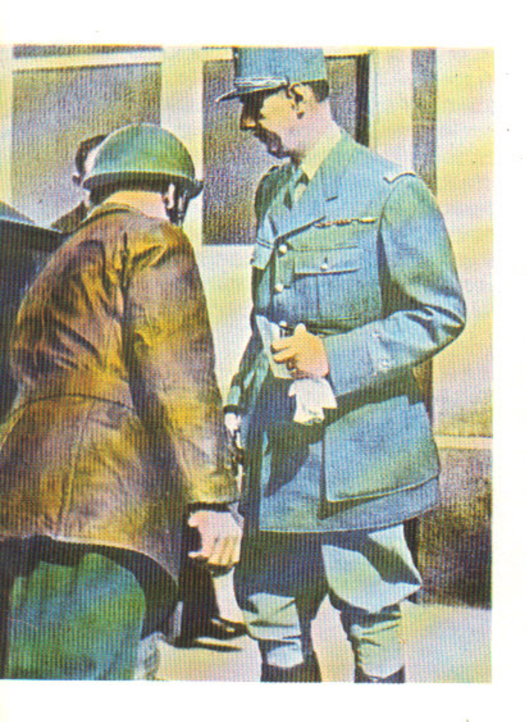
Retirado a la vida privada después del fracaso del referéndum de 27 de abril de 1969, muere en Colombey-les-Deux Eglises el 9 de noviembre de 1970, a punto de cumplir los ochenta años.

Derecha: De Gaulle cuando era un joven oficial en la época de la Guerra Europea.

Izquierda, abajo: Después de su nombramiento como subsecretario de Guerra del Gobierno Reynaud.

Bajo estas líneas: De nuevo el general De Gaulle fotografiado en Londres en el Cuartel General de las fuerzas de la «Francia Libre».

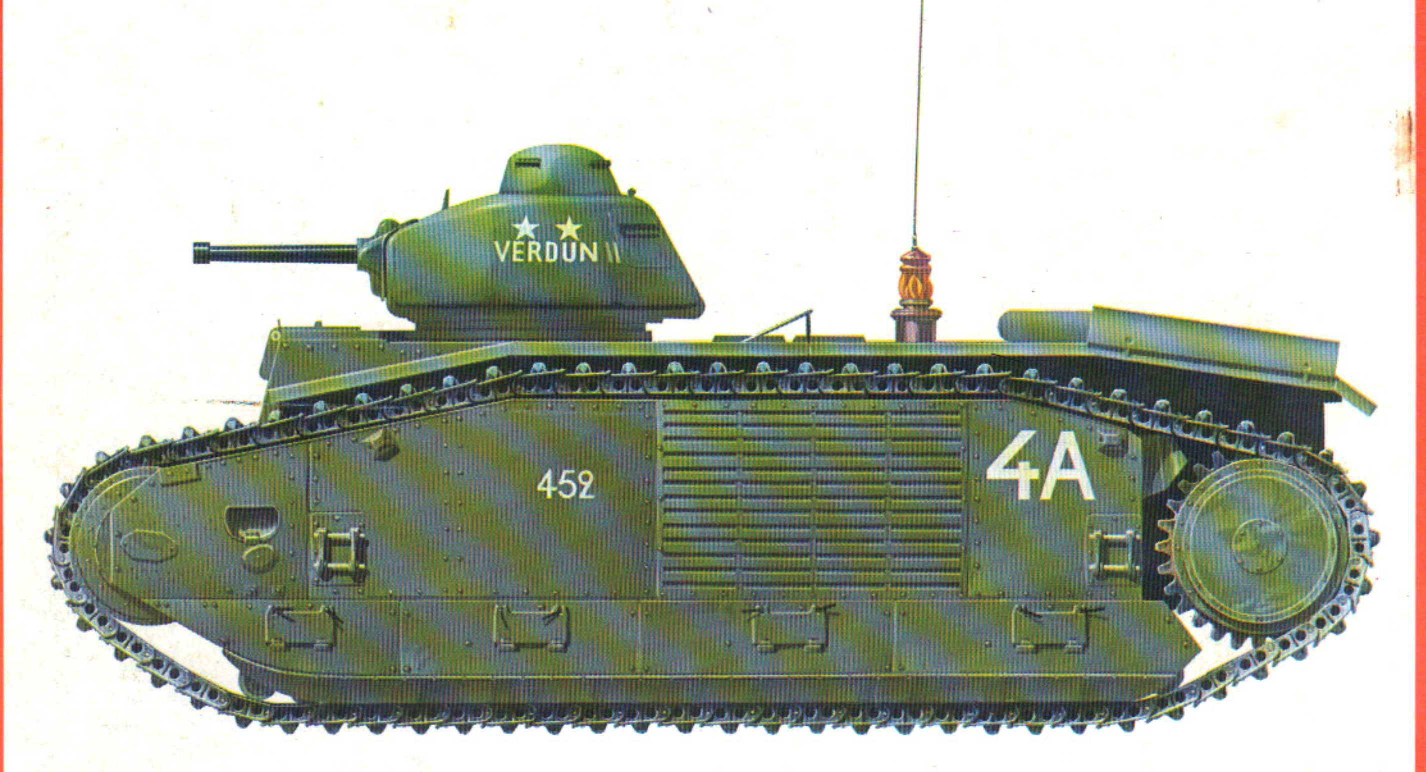






PROTAGONISTAS Y ARMAS DE LA II GUERRA MUNDIAL

Tanque de combate Char B1-bis



El Char B fue probablemente el vehículo acorazado del Ejército Francés, que, en servicio entre 1939 y 1940, se produjo en un mayor número. El prototipo de este tanque, procedente de un estudio que se remonta a 1920, vio la luz en 1930, pero pasaron seis años más de pruebas y modificaciones para que el Char B adquiriese las características de un carro en serie. El tanque, que estaba dotado de una coraza de planchas de acero remachadas sobre un esqueleto de largueros, era un elemento de considerable eficacia, aunque tenía algunos inconvenientes básicos que no le permitieron mostrar dotes excepcionales en los encuentros con otros vehículos de la época.

En principio, su arma principal (una pieza de 75 mm. corta) estaba emplazada fija, en vez de en torreta giratoria, de modo que para apuntarla había que girar todo el carro. A su vez, la pieza colocada en la torreta era un cañón de 47 mm., una buena pieza anticarro para la época, aunque tenía el inconveniente de que sólo podía ser manejada por el comandante situado en la torreta que era de dimensiones muy pequeñas. Disponer la maniobra del vehículo, evaluar la situación en torno y manejar el arma, sin duda eran demasiadas cosas para una sola persona. Además el Char B estaba dotado de algunos detalles bastante modernos: por ejemplo, el dispositivo de giro de la torreta era eléctrico, los instrumentos, racionales y eficientes y la suspensión de un tipo algo complejo, permitía al tanque una buena estabilidad.

El vehículo estaba dotado de un dispositivo expulsor de humos construido como los usados en las torres de artillería naval para impedir que la apertura del obturador del arma entre un disparo y otro llene la cámara de combate con los humos y vapores de la deflagración.

Las cadenas, de tipo envolvente, conferían al vehículo el aspecto de los tanques de la I Guerra Mundial, pero le daban una excelente capacidad de marcha, especialmente sobre terreno accidentado y, dada su particular conformación, facilitaban muchísimo las operaciones de acceso, y en caso de urgencia, la evacuación rápida de parte de la tripulación. Esto hacía el mantenimiento del carro algo más complicado y aumentaba su vulnerabilidad.

Tipo Char de bataille	B 1-bis	Autonomía	200 km.
Año	1936	Tripulación	4
Peso	32 t.	Armamento	1×75+1×47+2×7,5
Longitud	6,50 m.	Municiones	77×75; 50×47
Anchura	2,49 m.		5.100×7,5
Altura	2,82 m.	Máx. trinchera superable	2,75 m.
Luz libre	45 cm.	Máx. escalón superable	1,10 m.
Protección (cor. máxima)	60 mm.	Máx. pendiente superable	40°
Motor	Renault de 300 HP.	Vado	72 cm.
Vel. máxima	29 km/h.		

Eisenhower, Dwigt D.

La vida de este militar, nacido en 1890 en el Estado de Texas, podría resumirse como la de un general formado en la Academia de West Point, poseedor de una de las experiencias bélicas más intensas de su época y que llegó a ser presidente de los Estados Unidos de América.

A pesar del interés y el esfuerzo que empeñó en su carrera, Dwigt Eisenhower no consigue destacar hasta bien superados los treinta años de edad, momento en que se encuentra con una serie de hombres que posteriormente cambiarían su vida y su fortuna. Efectivamente, de 1922 a 1924 presta servicio en la zona del Canal de Panamá, y de regreso a Estados Unidos asiste a un curso para oficiales de Estado Mayor, donde uno de sus instructores se llama George Patton. Vaticinará impresionado por las dotes de su discípulo: «Tengo la impresión de que un día tendré yo que estar a sus órdenes». En 1933, después de haber asistido a la escuela de guerra, Eisenhower conoce en Washington al general Mac Arthur, quien cuando en 1935 es enviado a Filipinas para estudiar «el plan de defensa de las islas» escoge a Eisenhower para que vaya con él. A su regreso en 1940 es ascendido a teniente coronel y a jefe de Estado Mayor del III Ejército. Un año después las autoridades militares, al sentir próximos los vientos de la guerra, deciden realizar las grandes maniobras de Louisiana, con la participación de 270.000 soldados. Nada más finalizadas éstas, Japón ataca Pearl Harbor. Es la guerra. George Marshall, jefe del Estado Mayor, tiene una excelente impresión de Eisenhower debido a unos cuantos trabajos sobre estrategia bélica en Filipinas y en Europa que le había encargado, por lo que convence al presidente Roosevelt para que prescinda de cuestiones de graduación y antigüedad y nombre a Dwigt Eisenhower comandante supremo de las fuerzas en Europa. Después de ser nombrado general con rango temporal llega a Londres en julio de 1942, y en menos de dos años consigue organizar el Ejército más poderoso que jamás salió a campaña en el mundo: cuatro millones de hombres de varias nacionalidades armados de formidables medios. Más de una vez se vio obligado a tomar decisiones que fueron objeto de violentas controversias, como la de no dirigirse a Berlín para conquistarla antes de la llegada de los rusos.

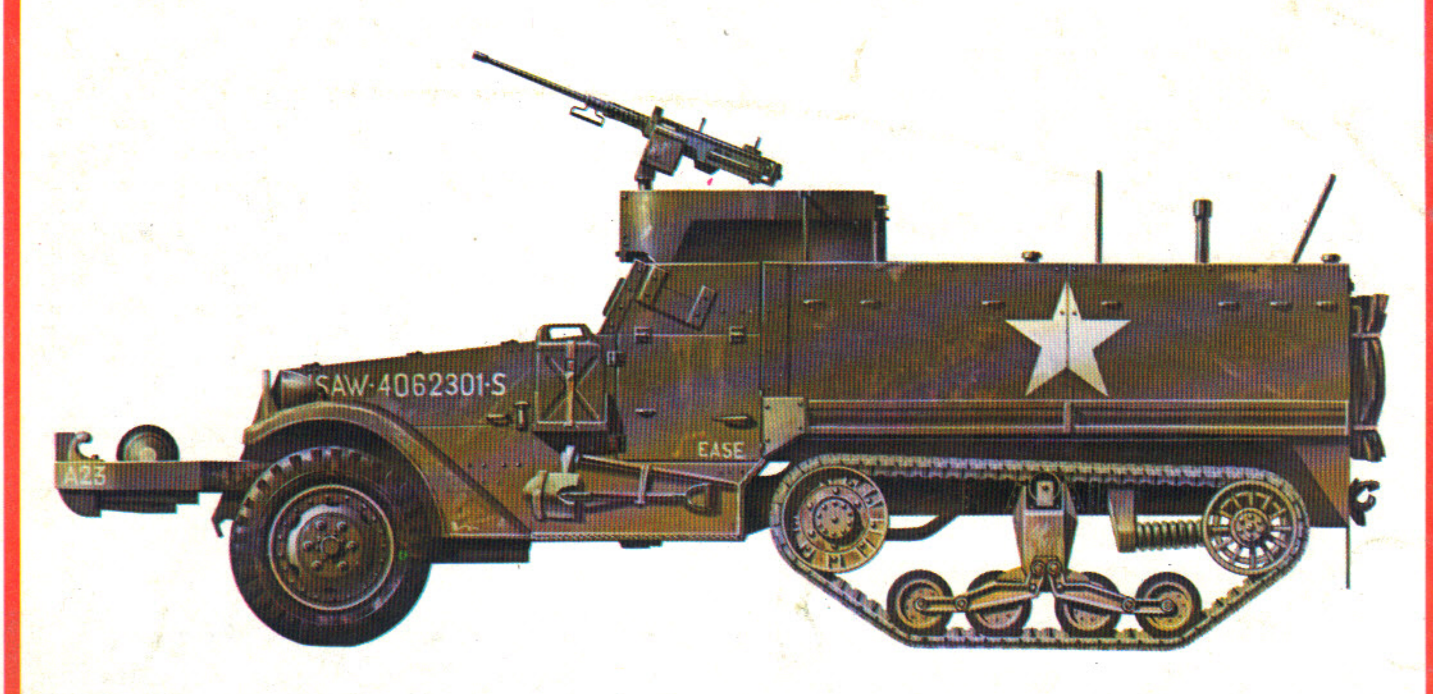
Entre sus hazañas bélicas destacan la «Operación Torch» (desembarco en Africa Septentrional) en 1942; los desembarcos en Sicilia y en la península italiana en 1943, y el desembarco de Normandía, «Operación Overlord», en 1944.

El 14 de noviembre de 1952 Eisenhower fue elegido presidente de los Estados Unidos, y en 1956 le es renovado el mandato presidencial. Después de finalizado este período en 1960 se retira a la vida privada y se dedica a escribir sobre sus recuerdos militares y políticos. Muere en Washington el 28 de marzo de 1969.

Eisenhower habla con uno de sus soldados durante una de las maniobras que precedieron al Día D.



Transporte blindado para tropas semioruga M3



El transporte blindado para tropas APC (Armoured Personal Carrier) denominado más corrientemente «Half Track» o semioruga, caracterizó a las infanterías norteamericana y aliadas durante el último conflicto mundial. Fueron vehículos sumamente útiles cuya carrera comienza al ser adoptados por primera vez en 1940. Todavía funcionan en muchos países que los adquirieron al Ejército de Estados Unidos al terminar la II Guerra Mundial.

Hay que situar su origen en 1939, cuando el Estado Mayor del Ejército de EE. UU. comienza a interesarse por el proceso de mecanización, según el cual la Wehrmacht se disponía a convertirse en la fuerza más moderna y potente del mundo. Los responsables se dieron cuenta de la enorme importancia de la mecanización de la infantería, de tal modo que cuando Estados Unidos entra en la guerra, aunque no dispone de carros excelentes, tiene un vasto parque motorizado cuya funcionalidad hará sentir su peso en innumerables ocasiones.

El vehículo base para el transporte de los soldados de a pie era un interesante vehículo semioruga derivado de la fusión de dos carros ya existentes: el «Vehículo Explorador M3» y el «Semioruga M2». Del primero se había tomado la característica carrocería, a la que se había aplicado el sistema de tracción propio del «M2». Del vehículo resultante denominado «APC M2» se hará casi inmediatamente una versión de mayor capacidad, el «M3». Posteriormente se introducirán en el proyecto básico las modificaciones más variadas que al cabo de pocos años darán origen a más de 70 modelos de vehículo derivados.

El «Half Trach» o «Semioruga» que protegía a los que transportaba con planchas de un espesor máximo de 13 milímetros, presentaba interesantes soluciones técnicas.

Por ejemplo, estaba dotado de depósitos de gasolina de cierre automático, tipo aereonáutico, es decir, capacitados para no perder carburante al ser atravesados por proyectiles de calibre pequeño, y con un elevado coeficiente de seguridad con respecto a los depósitos normales. Delante de la caja del motor había un rodillo que tenía por objeto impedir que el vehículo clavara el morro en el terreno al atravesar zanjas profundas. Todos los modelos fueron transportes de gran confianza y múltiples posibilidades de empleo.

Peso	7,25 Tm.	Vel. máx.	unos 80 km/h.
Longitud	6,40 m.	Autonomía	360 km.
Anchura	2,20 m.	Tripulación	13
Altura	2,16 m.	Armamento	1 ametr. de 12,7 mm.
Luz libre	28 cm.	Municiones	330 × 12,7
Protección (blindaje máx.)	13 mm.	Máx. escalón superable	unos 30 cm.
Motor	Whites M 160 AX de 144 HP	Máx. pendiente superable	60°
		Vado	90 cm.

Gamelin, Maurice

Iniciada su carrera militar en 1872, a sus diecinueve años de edad, Maurice Gamelin llegó muy pronto a oficial de órdenes del general Joffre y en 1914, nada más comenzar la I Guerra Mundial, a jefe del gabinete de Joffre. En 1916 como coronel al frente de la 2.° Brigada de cazadores participó en la batalla del Some. En diciembre de aquel mismo año es ascendido a general de brigada. En los años siguientes mandó la 9.° División de Infantería.

De 1925 a 1926 manda las fuerzas francesas de Siria durante la revuelta de los drusos. En el período de entreguerras ocupa diversos cargos en la cumre del ejército. Entre ellos los de jefe de Estado Mayor del ejército, en 1931 y el de vicepresidente del Consejo Superior de Guerra, en el puesto de Weygand, en el año 1935.

En enero de 1938 es nombrado jefe del Estado Mayor de la Defensa Nacional, y desde su puesto trata de preparar a las fuerzas armadas para la inminente II Guerra Mundial. El proceso de preparación fue lento, pero en plena crisis de Danzig es capaz de declarar que las fuerzas armadas estaban preparadas para el conflicto.

Al estallar la guerra asciende a comandante en jefe de las fuerzas de tierra. Tiene que sufrir la irrupción de las fuerzas alemanas en las Ardenas mientras que todo el sistema ofensivo francés se había concentrado en las fronteras holandesa y belga.

El desastre consecuente lleva a su destitución el 19 de mayo de 1940. Es sustituido por Weygand. En septiembre del mismo año es detenido por el Gobierno de Vichy y comparece ante el Alto Tribunal de Riom acusado de responsabilidad por no haber preparado convenientemente el ejército para la guerra y haber sido causa del desastre fracés. El proceso fue interrumpido, y desde 1943 a 1945 Camelin fue deportado a Alemania.

En la postguerra publicó un libro de memorias y autodefensa: «Servir», que apareció en 1947.

Este general fue uno de tantos militares franceses que no pudieron adaptarse con acierto a la tragedia de ver su patria invadida por el enemigo.

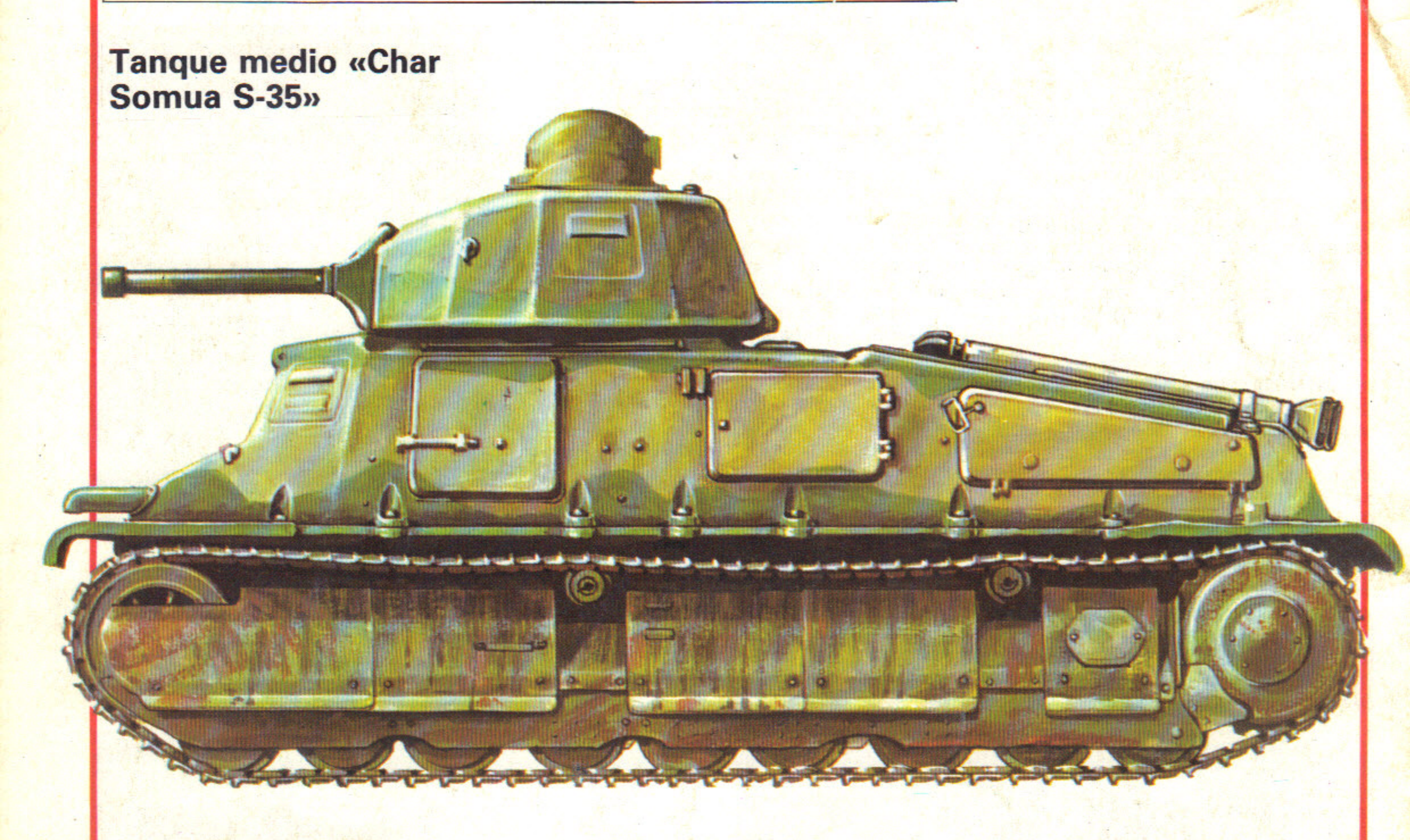
Maurice Gamelin murió en París en 1958, en la misma ciudad en la que había nacido en 1872.



Abajo: en mayo de 1940 el grueso del Ejército alemán está situado en el bosque de las Ardenas, dispuesto a lanzar toda su potencia contra Sedán, el punto neurálgico de la línea Maginot. El 13 de mayo las panzerdivisiones llegan a Sedán y tienen que vadear el Mosa para romper las líneas adversarias. En la fotografía se muestra un puente de balsas neumáticas montado por los ingenieros alemanes.

PROTAGONISTAS Y ARMAS DE LA II GUERRA MUNDIAL

Tanque medio «Char Somua S-35»



En los primeros años de la década de los 30, la Caballería francesa formuló la solicitud de un tanque que tendría que ser conocido como el AMC o «Automitralleuse de Combat». La fábrica SOMUA (Societé d'Utillage Mecanique et d'Usinage d'Artillerie) de Saint Quen construyó un vehículo para esta especificación. Después de ser aceptado por la Caballería se adoptó como el tanque medio normalizado del Ejército francés, bajo la denominación de «Char S-35», con la «S» por SOMUA y el número 35, por el año en que se dieron las instrucciones, 1935. Para las fechas en que se produjo la caída de Francia se habían construido alrededor de 500 unidades. De manera individual y en un enfrentamiento de tanque contra tanque, el «S-35» era algo más que un desafío para cualquiera de los blindados alemanes de la época, pero las tácticas desacertadas le dejaron poca oportunidad de probar su valía, aparte de en el caso de unas pocas acciones aisladas.

El «S-35» tenía una buena coraza, movilidad y potencia artillera adecuada. Sin embargo, padecía la misma debilidad de coraza habitual en todos los vehículos blindados franceses. Además, el comandante del tanque era también su cargador y su artillero, lo cual aumentaba sobremanera su ocupación, disminuyendo su eficacia.

El casco tenía tres secciones atornilladas entre sí. Eran éstas: el piso del vehículo, la superestructura frontal y la superestructura posterior. La unión entre las secciones se realizaba justo sobre las orugas, con la juntura vertical entre la parte delantera y la trasera cerca de la parte posterior de la torreta. Estas uniones constituyeron uno de los puntos débiles del vehículo.

El conductor se sentaba en la parte delantera del casco a la izquierda. Estaba provisto de una escotilla que normalmente iba abierta cuando el tanque estaba en movimiento. El operador de radio se sentaba a la derecha del conductor. El procedimiento normal para que los dos hombres salieran y entraran del vehículo era a través de una portezuela a la izquierda. El vehículo iba dotado también de una escotilla de escape en el suelo para casos de emergencia. Los «S-35» fueron empleados por las fuerzas alemanas en multiplicidad de funciones, incluyendo la de entrenamiento de tripulaciones.

Peso	20,048 t	Autonomía	257 km
Longitud	5,46 m	Tripulación	3
Anchura	2,108 m	Armamento	Un cañón de 47 mm. Una ametralladora de 7,5 mm.
Altura	2,592 m	Máximo escalón superable	Unos 50 cm.
Protección (blindaje máx.)	56 mm.	Máxima pendiente superable	65 por 100
Motor	Somua, ocho cilindros de 190 HP a 2.000 rpm	Vado	2,336
Velocidad máx.	37 km/h		

Giraud, Henri-Honoré

La historia reciente le considera como «el rival de De Gaulle». Lo mismo que el general, Henri Honoré Giraud inicia la carrera militar en Saint Cyr, de donde sale en 1900 con el grado de subteniente. Durante la I Guerra Mundial es oficial de zuavos. Hecho prisionero de los alemanes, consigue escapar y reanudar el combate, peleando valerosamente en la Malmaison. Participa en la guerra del Rif y, posteriormente, es profesor en la academia militar. En 1930, después de haber sido nombrado general, regresa a Marruecos para sofocar las revueltas de Tafilatet y el Alto Atlas.

En 1934 obtiene el grado de general de división. En 1936 es gobernador de Metz, y en 1939, llegado al grado de general de ejército, es puesto al frente del VII Ejército.

Iniciada la II Guerra Mundial, en mayo de 1940 pasa al mando del IX Ejército, pero pocos días después es hecho prisionero de los alemanes por segunda vez en su vida. Especialista en evasiones, consigue huir en abril de 1942, y, a través de Suiza, regresa a Francia, y de allí, puesto en contacto con los aliados, pasa secretamente a Africa, donde colabora en la causa antialemana.

Después del asesinato del almirante Darlan (24 de diciembre de 1942) asume el mando de las fuerzas francesas de Africa del Norte, aunque pronto se desarrolla un irreparable enfrentamiento entre él y los seguidores de De Gaulle. Resulta totalmente inútil el intento de mediación de Roosevelt presidente de los Estados Unidos, y de Churchill, en Casablanca el 24 de enero de 1943.

En todo caso, De Gaulle y Giraud se ven obligados a colaborar en la Presidencia del Comité de Liberación Nacional. Giraud, en aquella época, es eliminado de la cumbre política aunque conserva su papel de comandante de las fuerzas francesas en Africa del Norte.

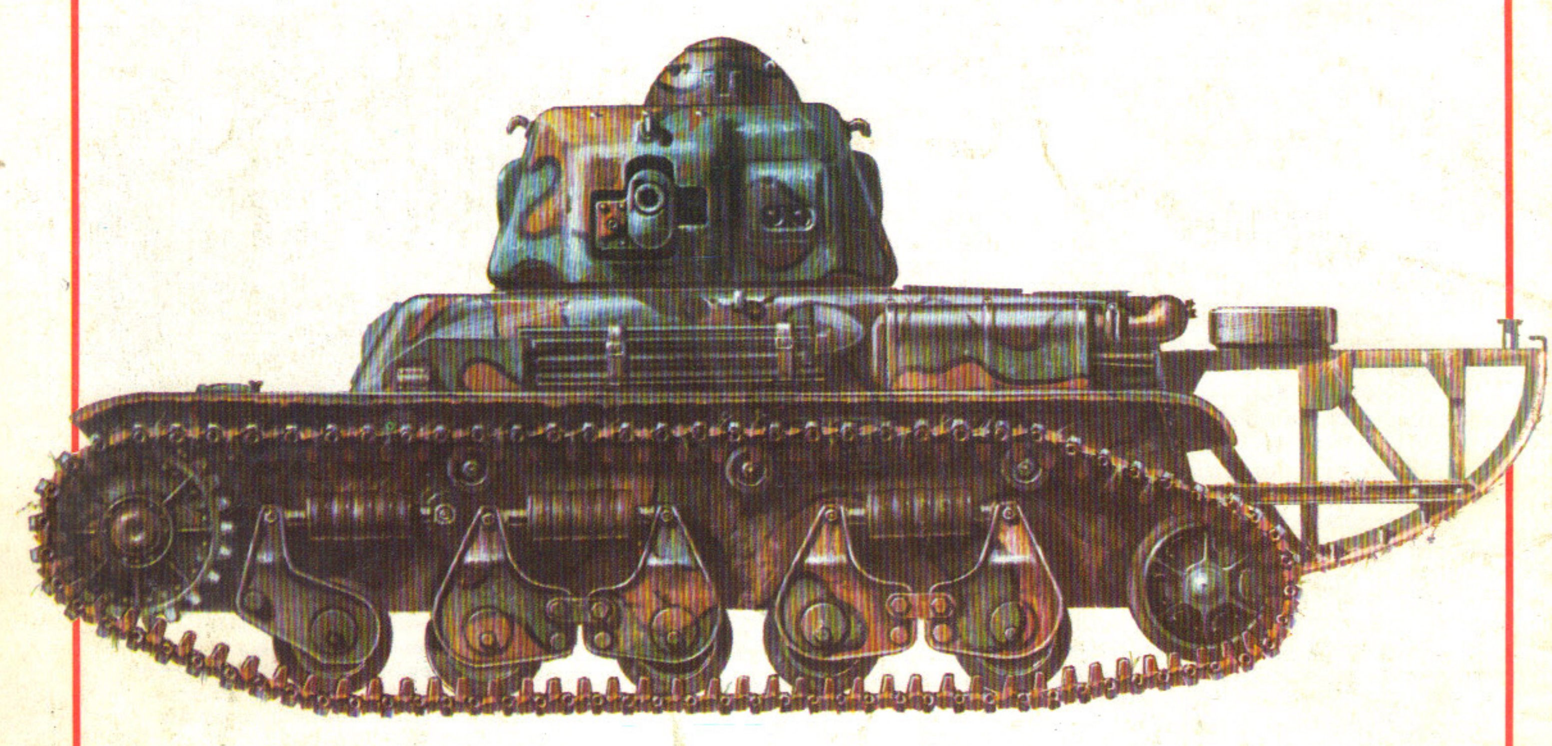
Dirigió las operaciones para la liberación de Córcega, y cesó en sus funciones en mayo de 1944. No aceptó ser nombrado inspector del ejército y se alejó definitivamente de la escena política y militar. En la posguerra fue elegido miembro de la Asamblea Constituyente. Murió en París el 11 de marzo de 1949.



Sobre estas líneas, el general Giraud, comandante de las fuerzas francesas de Africa del Norte.

Abajo, el general Giraud, el presidente Roosvelt, el general De Gaulle y el primer ministro Churchill (de izquierda a derecha) posan para los fotógrafos. Fue necesaria mucha diplomacia para inducir a los dos generales franceses a reunirse.

Tanque lígero Renault R-35



En 1934 la Infantería francesa solicitó un nuevo tanque ligero que reemplazara la gran cantidad de tanques biplaza Renault FT-17 de la I Guerra Mundial, que todavía estaban en servicio. El nuevo tanque ligero tendría que pesar 8.000 kg., tener una tripulación de dos hombres, una velocidad máxima en carretera de 20 km/h., estar protegido por coraza de espesor máximo de 40 mm. y disponer de un armamento de dos ametralladoras gemelas de 7,5 mm. o un cañón sencillo de 37 mm.

Cuatro fueron las compañías que realizaron proyectos para estas especificaciones, pero fue el modelo de la casa Renault el que se seleccionó para su producción. Se llamaría «Renault ZM» o «R-35». En mayo de 1935 se había ordenado la fabricación de las 300 primeras unidades. El prototipo se armó con dos ametralladoras gemelas de 7,5 mm. montadas en torreta. Se diferenciaba en muchos detalles de los modelos de producción.

Se produjeron entre 1.600 y 1.900 vehículos y cuando se declaró la guerra el «R-35» era el tanque más numeroso de todos los vehículos blindados franceses. En mayo de 1940 había 945 vehículos R-35/R-40 en la línea del frente. De ellos 810 estaban con unidades orgánicas del Ejército, y 135 con la División Acorazada de Reserva.

La función de este tanque consistía en servir de apoyo a la Infantería y su escasa velocidad en carretera le proporcionaba muy poca movilidad. Como la mayoría de los tanques franceses, el caso del R-35 era de secciones fundidas, las cuales se atornillaban juntas. El conductor se sentaba en la parte delantera del casco, ligeramente desplazado a la izquierda. Iba provisto de dos escotillas superiores, una de las cuales se abría hacia adelante y la otra hacia atrás, operación posibilitada en este caso por un dispositivo hidráulico.

La torreta APX iba en el centro del casco y era exacta a la instalada en los tanque Hotchkiss «H-35» y «H-39». Estaba provista por una cúpula, pero el comandante entraba en la torreta por una escotilla que estaba situada en la parte posterior, que servía también de asiento cuando el tanque no estaba en acción.

Los alemanes capturaron gran cantidad de estos vehículos y los utilizaron en variedad de funciones.

Peso	10 t.	Autonomía	140 km.
Longitud	4,2 m.	Tripulación	2
Anchura	1,85 m.	Armamento	1 cañón de 37 mm.
Altura	2,37 m.		1 amet. de 7,5 mm.
Protección (blindaje máx.)	45 mm.	Máx. escalón superable	0,5 m.
Motor	Renault, cuatro cilindros, de gasolina. 82 hp.	Máx. pendiente superable	60 por ciento
		Vado	Entre 1,6 m. y 2 m.
Velocidad máx.	20 km/h.		

Graziani, Rodolfo

Rodolfo Graziani, una de las figuras más controvertidas entre los militares italianos y el fascismo de última hora, nació en Filettino, provincia de Frosinone el 11 de agosto de 1882. Sus padres, agricultores, a duras penas conseguían sacar de la escasa tierra que poseían el alimento suficiente para los nueve hijos que tenían. La infancia y primera juventud de Rodolfo Graziani fue sumamente difícil, permanentemente amenazada por la miseria, y plena, por otra parte, de esperanzas. Llegó a la vida militar a través de un concurso de subtenientes de complemento para escala activa, al que se presentó y en el que obtuvo el tercer puesto. Entre 1908 y 1912 presta servicio en Eritrea con el grado de teniente. Al año siguiente de comenzada la I Guerra Mundial es nombrado capitán. Terminará el conflicto con el grado de coronel y dos medallas al valor.

En 1919 es destinado a Macedonia. Sin embargo, quien ha gustado las mieles de la aventura no se adapta bien a una vida más tranquila. Pide pasar a la reserva y se dedica a actividades comerciales, las cuales todavía satisfacen menos su inquietud natural. Consigue regresar al servicio activo. En los diez años siguientes protagoniza numerosas hazañas bélicas en Africa. Emprende la conquista del Gebel tripolitano y de Libia, conquista el territorio de la Sirte y reconquista toda la Cirenaica. Por estos hechos es ascendido primero a general de brigada y luego a general de división. En 1932 es nombrado general de cuerpo de ejército, y tres años después gobernador militar de Somalia, hasta que en el 36 llega a la cumbre de su carrera al ascender a mariscal de Italia y virrey del Imperio sustituyendo a Badoglio.

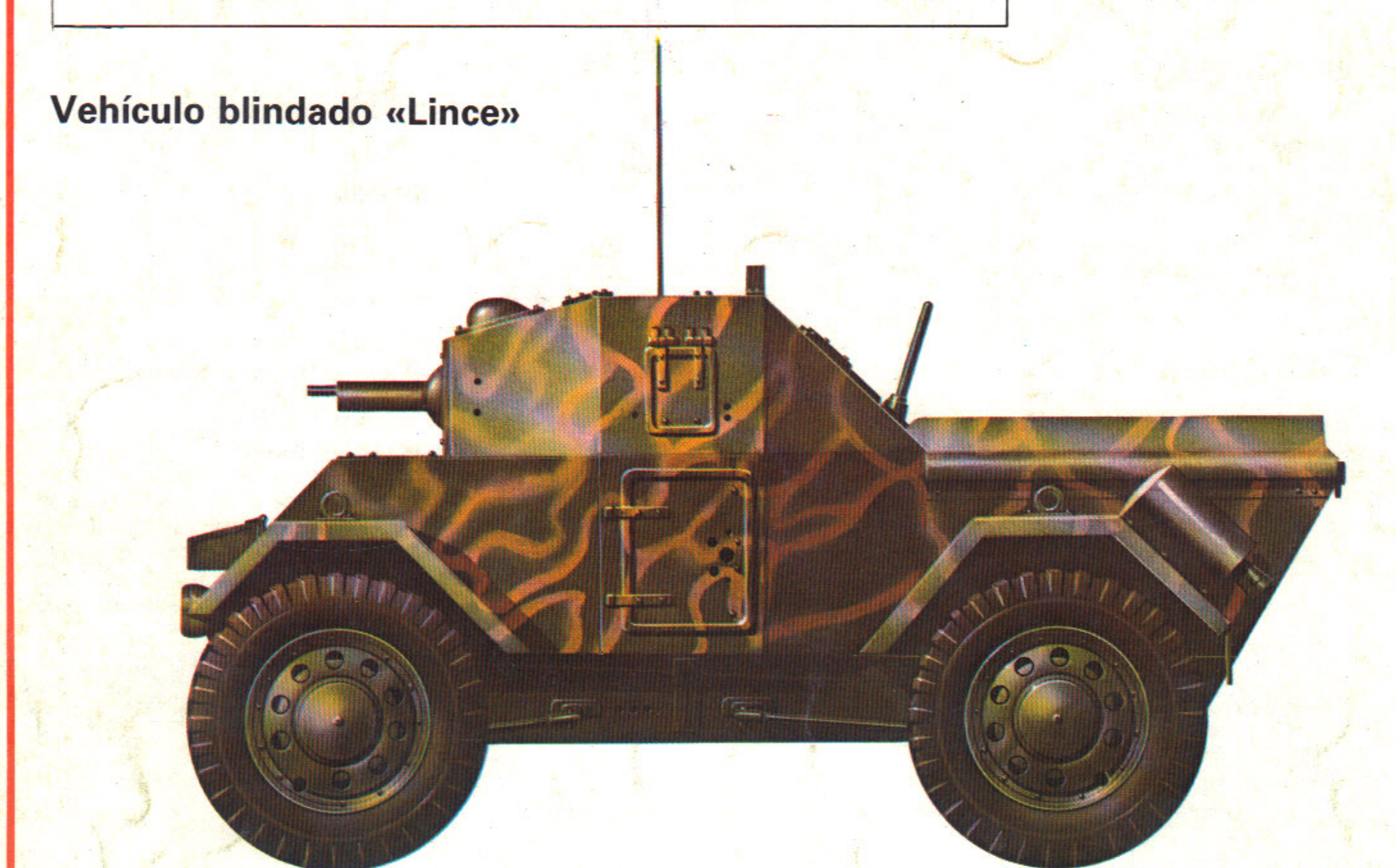
Comienza la II Guerra Mundial como jefe del Estado Mayor del Ejército. En la campaña del otoño-invierno de 1940 dirige una serie de operaciones en Africa septentrional que terminarán con el repliegue de las tropas italianas y la pérdida de Cirenaica. En 1941 regresa a Italia y se retira a la vida privada. Dos años después, el gobierno de la República Social Italiana le nombra ministro de la Defensa Nacional.

Al terminar la guerra comienza para él el calvario que tuvieron que seguir la mayoría de los jefes militares de los ejércitos derrotados. Primero prisionero en un campo de concentración; después, procesado. Al final, el 2 de mayo, un tribunal militar le condena a diecinueve años de reclusión, que le serán casi totalmente condonados. El 29 de agosto es puesto en libertad. Se retira a la vida privada y el 11 de enero de 1955 muere en Roma.



Rodolfo Graziani (en el centro) y Mussolini visitan el cartel general de Hitler, en el frente oriental, poco después del comienzo de la «Operación Barbarroja».

Vehículo blindado «Lince»



Mientras que los ejércitos británico, francés y alemán tenían ocasión de ejercitarse en el manejo de los primeros carros blindados nada más empezar la IGM, el Regio Ejército Italiano combatiendo en un teatro bélico de tipo montañoso no tenía ocasión de dedicarse al estudio de estas nuevas armas. Se pensó, por lo tanto, en orientar las investigaciones hacia un adecuado aprovechamiento del nuevo invento que la industria producía con características cada vez mejores: el automóvil. Como consecuencia hicieron su aparición en los combates los primeros autocañones y los primeros coches blindados Bianchi y Lancia.

Pasada la contienda, los intereses de las altas esferas militares se dirigieron de manera creciente al empleo de los carros de combate, dejando en suspenso el desarrollo de los vehículos de ruedas casi al nacer. Así cuando estalló la II Guerra Mundial, las fuerzas acorazadas italianas se encontraron equipadas con pocos coches blindados, de los que además muchos eran de modelo anticuado.

Los modernos tenían excelente mecánica pero, aparte de la escasez de su número, eran elementos demasiado grandes destinados a controles y operaciones de medio y largo alcance. No se había pensado en estudiar pequeños vehículos del tipo del «explorador» británico. Se utilizaban éstos para misiones de exploración, control y enlace de radio corto y medio.

Al comienzo de las operaciones en Africa del Norte, los italianos tuvieron que cubrir rápidamente la deficiencia, ya que los británicos utilizaban muy eficazmente una gran cantidad de elementos de este tipo, de ruedas y cadenas, con resultados óptimos. Se recurrió a la inspiración y a la copia parcial de un modelo capturado al enemigo y del que se supiese que había dado buenos resultados. La elección recayó en el «Dingo», un pequeño vehículo británico de reconocimiento producido por la firma Daimler.

Por desgracia, el «Lince» salió de la cadena de montaje demasiado tarde para poder participar en las operaciones del teatro africano en el que habría sido muy útil. Se trataba de un pequeño vehículo dividido en dos compartimientos enteramente blindados, uno para el motor y otro para la tripulación. Estaba dotado de una ametralladora de 8 mm. que le permitía realizar también operaciones de apoyo a tropas.

Año	1943	Protección (coraza máx.)	14 mm.
Peso	3,1 t.	Motor	Lancia de 60 HP
Longitud	3,24 m.	Vel. máx.	86 km/h.
Anchura	1,75 m.	Autonomía	350 km.
Altura	1,65 m.	Tripulación	2
Luz libre	37 cm.	Armamento	1 am. Breda 38 cal. 8 mm.

Guderian, Heinz

Heinz Guderian nació en Baviera en 1888, así que cuando publicó su libro «Achtung Panzer!» («¡Atención a los blindados!») en 1936, contaba cuarenta y ocho años de edad. Había sido formado en la escuela de Uswold Lutz el padre de los «Panzer» alemanes. Desde los primeros años de su carrera, Guderian sabía que una masa compacta de tanques puede actuar con eficacia sin contar con el apoyo de la Infantería. Acabó imponiéndose en Alemania como el máximo teórico y práctico del empleo de los medios blindados.

Participó en la I Guerra Mundial, y permaneció después en las filas de la Reichswehr. Al comenzar la segunda contienda mundial fue nombrado general, y el 1 de septiembre, al comienzo de la invasión de Polonia, se le puso al frente del XIX Cuerpo Acorazado de Ejército. Polonia es el primer capítulo del triunfo de los «Panzer». El plan de ataque se centra en la táctica de la guerra relámpago confiada a los avances en cuña de los carros. Esta nueva técnica consigue derrotar con fuerzas mínimas a un ejército organizado a la antigua con más de tres millones de soldados.

En 1940, Guderian fue puesto al frente de la 1.ª y 10.ª Divisiones acorazadas y del 13 al 20 de mayo realizó su legendaria carrera al mar que fue el elemento determinante de la derrota francesa. También en la madrugada del 22 de junio de 1941 estuvo presente Guderian en la frontera de la URSS a la cabeza del II Panzergrupe que formaba parte del Grupo de Ejército Centro. El 3 de julio el IV Ejército ha logrado alcanzar Esmolensko y Guderian está dispuesto a continuar en dirección a Moscú. Sin embargo su buena estrella se oscurece a partir de este momento. Los carros soviéticos resultan muy peligrosos. «Son carros —escribe Guderian describiendo el primer encuentro con los T-34— provistos de tales corazas que los proyectiles de nuestra artillería rebotan sin hacerles ningún daño.» El 20 de octubre logró colocarse, junto a las vanguardias de sus fuerzas acorazadas, a 40 kilómetros de Moscú. Sin embargo, el fango y el hielo interrumpen en ese momento la ofensiva. El 5 de diciembre tiene que replegarse definitivamente, y su retirada, junto a la de otros muchos generales que asediaban Moscú, fue el ocaso del sueño de Hitler de tomar la capital soviética. Guderian fue pasado a la reserva en aquel mismo mes de diciembre. Hasta el 20 de febrero de 1943 no es llamado de nuevo al servicio. Después de las purgas consiguientes al fracasado atentado contra Hitler, Guderian sube a la cúspide de la máquina de guerra como jefe del Estado Mayor General. El 28 de marzo de 1945 se retira a Schwangau, en Baviera, donde siguió incluso después del final de la guerra escribiendo sus libros.

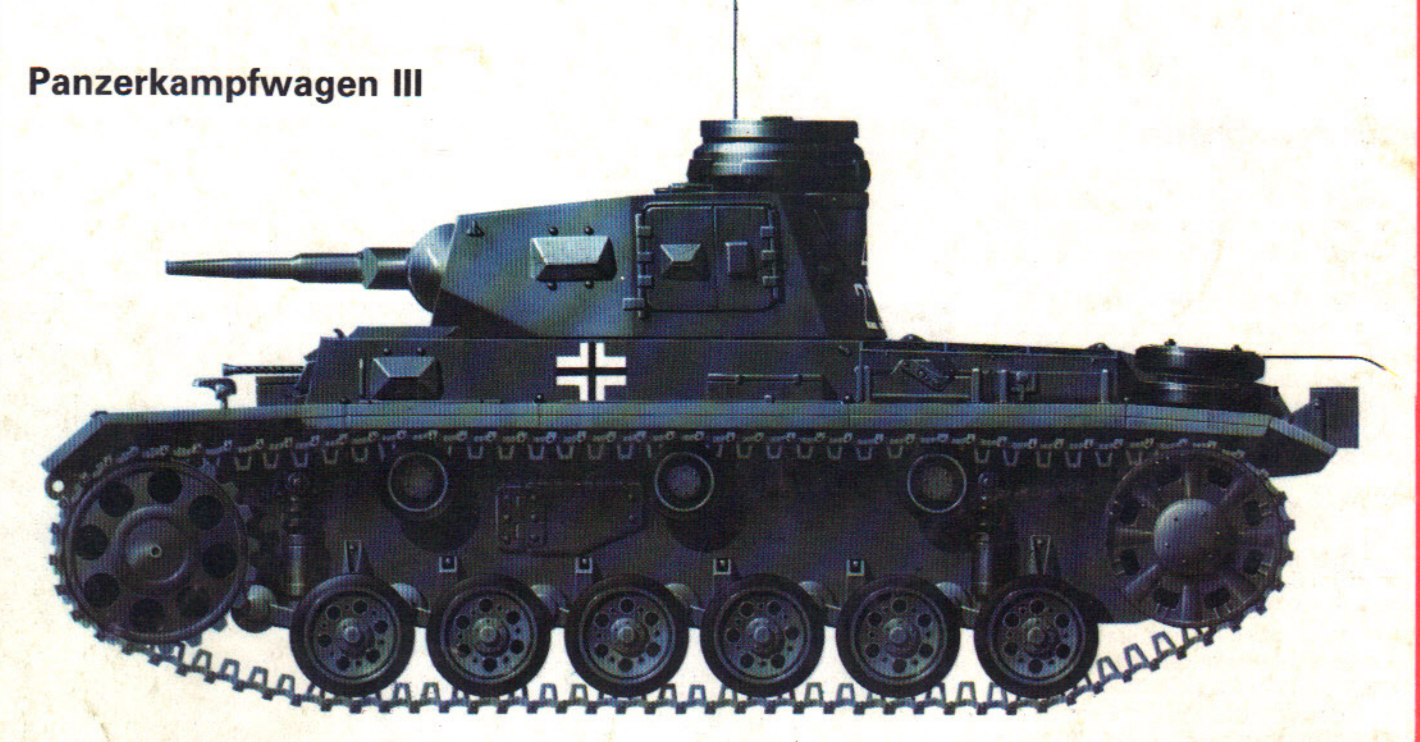
Heinz Guderin, el teórico del empleo de los medios acorazados fue uno de los protagonistas de la «guerra relámpago» en Polonia y en Francia.



PROTAGONISTAS Y ARMAS DE LA II GUERRA MUNDIAL

LAS ARMAS (15)

Panzerkampfwagen III



Durante la I Guerra Mundial, los carros de combate empleados en algunas operaciones marginales no dieron resultados satisfactorios. Por consiguiente, muchos jefes militares occidentales (con excepción del general De Gaulle) habían menospreciado la utilidad de este nuevo instrumento de guerra. Sin embargo, el ejército alemán, aún vinculado al Tratado de Versalles, había manifestado un gran interés por los carros de combate, vislumbrando sus enormes posibilidades. Sin embargo, al no poder construir verdaderos carros, los alemanes usaron en las maniobras carros falsos formados por automóviles «acorazados» con tela o cartón, o imitaciones de cartón piedra que movían los soldados.

Estimulada por la prohibición de construir carros auténticos, la mente militar alemana se puso al trabajo con mayor empeño para idearlos mayores y más potentes. Los alemanes, deseosos de «desquite», comenzaron a estudiar una línea de guerra futura utilizando grandes agrupaciones de carros (divisiones acorazadas) capaces de operar a la máxima velocidad sin tener que esperar a la lenta y penosa marcha de la infantería.

Hasta aquel momento, para muchos generales la infantería era el arma principal a cuyo servicio debían emplearse todas las otras. El carro de combate por tanto debía estar al servicio del infante. Pero los alemanes invierten la situación. Descubren en el carro armado un arma revolucionaria.

Cuando empezó la campaña de Polonia, el ejército alemán disponía de seis divisiones acorazadas. La mitad de los 288 carros que constituían una división eran Panzerkampfwagen «Pzkfw I» llamadas también «latas de sardinas» por la debilidad de su coraza y de su armamento de dos ametralladoras (pesaba seis toneladas). Posteriormente vendrían los «Pzkfw 2», de nueve toneladas y un cañoncito de 20 mm.; el «Pzkfw 3», de 15 toneladas y un cañón de 37 mm.; y el «Pzkfw 4», de 20 toneladas y un cañón de 75 mm. Este último era considerado por los generales de Estado Mayor excesivamente pesado. Sin embargo, fueron las Panzerdivisionen las que revolucionaron el modo de hacer la guerra. Y no tanto por su potencia sino por su empleo inteligente y funcional.

Tipo Panzerkampfwagen III E

Peso	12,5 t.	Autonomía en terreno vario	97 km.
Longitud	5,78 m.	Tripulación	5
Anchura	2,95 m.	Armamento	1 c. de 37 2 am. de 7,92.
Altura	2,51 m.	Máx. trinchera superable	2,30 m.
Luz libre	0,41 m.	Máx. pendiente superable	35.°
Protección (coraza máxima)	30 mm.	Vado	80 cm.
Motor	Maybach HL 120TR	Consumo por 100 km.	183 l.
Velocidad máxima: En carretera	40 km/h.		
En terreno vario	18 km/h.		
Autonomía en carretera	175 km.		

Jodl, Alfred

Alfred Jodl fue uno de los once condenados a muerte por el proceso de Nüremberg. No muchos sabían, en el momento en que fue ejecutado, que los planes para la invasión de Checoslovaquia y Noruega o la ocupación de Grecia y Yugoslavia se debían al genio de este general bávaro que unía a la eficacia técnica la sumisión al poder político. Había emprendido muy joven la carrera de las armas y al terminar 1908 ya era cadete de ingenieros en la academia. Contaba entonces dieciocho años. La I Guerra Mundial lo llevó a Flandes. El nazismo le tuvo entre sus seguidores desde el primer momento, como a tantos otros militares alemanes frustrados por la derrota y convencidos de que ésta se había debido a la traición de los radicales, socialistas y judíos de su propio país.

Jodl adquirió pronto la fama de ser un soldado de sillón más que de campo de batalla. Sin embargo su intuición estratégica le permitió prever —aunque sin efectividad alguna— el lugar y el momento en que tendría lugar el desembarco de los aliados en Europa. Pertenecía al exiguo círculo de los militares de partido convencidos fanáticamente del genio político-militar de Hitler. En agosto de 1939 había sido designado jefe del negociado operativo del Mando Supremo de la Wehrmacht, y desde este puesto no se separó jamás del «Führer».

Con este objetivo se sometía a sus mismos extravagantes horarios. Nunca estuvo enfermo ni se fue jamás de permiso. Para él el cuartel general era «una vía intermedia entre un convento y un campo de concentración».

Hasta tal extremo llegaba su devoción por Hitler que para no perturbar su sueño en el alba del 6 de junio de 1944, día del desembarco de Normandía, Jodl tomó bajo su responsabilidad el negar a Von Rundstedt las reservas que posiblemente habrían podido determinar el éxito de la invasión. Pese a todo Hitler mantenía hacia él una cierta reserva, hasta el punto de que durante más de un año le negó el saludo.

El 18 de octubre de 1942, Hitler firmó una de sus órdenes más feroces, la relativa a los comandos adversarios. Jodl la transmitió a todos los puestos de mando. Capturado el 22 de mayo de 1945 junto a Keitel y Speer, compareció en Nüremberg convencido de que sería absuelto.

Se le dirigieron cuatro acusaciones: 1) Haber preparado los ataques contra Checoslovaquia, Noruega, Grecia, Yugoslavia y Rusia; 2) haber firmado una instrucción en la que se indicaba que Hitler no aceptaría la rendición de Moscú y Leningrado porque quería que estas dos ciudades fueran destruidas; 3) haber ordenado el 26 de octubre de 1944 la evacuación forzosa de los habitantes de Noruega septentrional; 4) haber determinado el empleo del terror contra la mayoría de las poblaciones del Este.

El Tribunal le encontró culpable y además único responsable de la guerra desde el punto de vista militar.

Bajo estas líneas: Jold explica una maniobra a Hitler y a Mussolini.

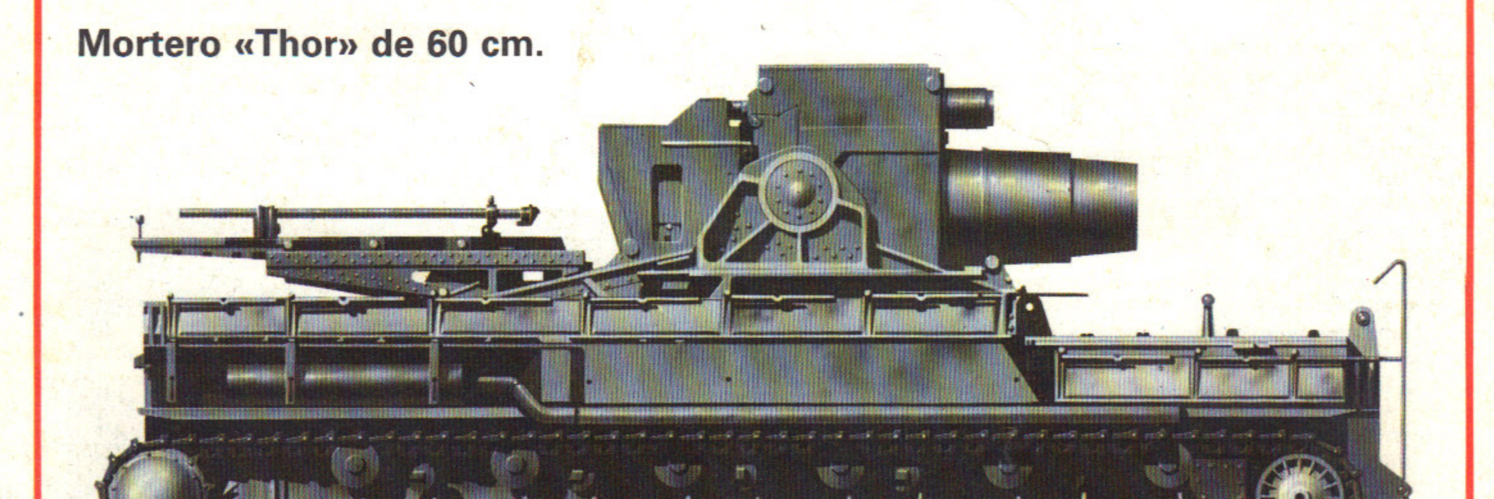
Abajo: Jold firma la rendición incondicional en Reims el 7 de mayo de 1945.





PROTAGONISTAS Y ARMAS DE LA II GUERRA MUNDIAL

Mortero «Thor» de 60 cm.



En 1935, la Wehrmacht, en plena fase rearme, solicitó de la industria pesada alemana armas de características poco comunes. El cañón «Dora» puede considerarse un ejemplo. Aquel mismo año se encargó una gigantesca pieza de artillería de asedio: un mortero móvil de 600 mm. de calibre, capaz de desplazarse por sus propios medios y de tomar posiciones contra los objetivos que, a causa de su distancia de las líneas ferroviarias no pudieran ser sometidos a los disparos de los cañones instalados sobre ferrocarril. A pesar de que este tipo de artillería pudiera parecer extraña, si se observa un mapa de ferrocarriles de la época se ve como las fronteras de las naciones occidentales y la propia costa francesa del canal que es al fin y al cabo la gran frontera natural de Gran Bretaña, se hayan recorridas a lo largo y a lo ancho por vías de ferrocarril. Hacia el Este sin embargo, las cosas son distintas. Los ferrocarriles rusos son pocos y malos y casi todos, con un ancho de vía distinto del europeo, y por lo tanto inutilizables para un posible uso militar. Rusia posee además una buena línea fortificada y muchas plazas fuertes se encuentran resguardadas de la acción de la artillería de ferrocarril. Dispone de artillería de grueso calibre que no depende para su actuación de las ya mencionadas vías de comunicación.

En 1939 la Rheinmetall-Borsig era capaz de presentar el prototipo de un mastodonte de acero que pesaba 123 toneladas, denominado «Karl», sobre el que inmediatamente comenzaron los ensayos y las pruebas balísticas. Apenas dos años después, en 1941, ya estaban terminadas, las dos primeras armas de serie denominadas «Thor» y «Eva». Eran gigantescos morteros capaces de lanzar proyectiles perforantes o de alto explosivo, de efectos verdaderamente devastadores, tanto por su propio peso como por el acusado ángulo de caída, característico del disparo de mortero. Sin embargo se pensó que su alcance no era satisfactorio y se estudió la instalación de cañones de menor calibre (540 mm.), pero con unas dimensiones exteriores similares al de 600 mm. de tal modo que pudiesen ser montados en su puesto, según las exigencias. El menor calibre lo mismo que la longitud del cañón permitían mejorar considerablemente su alcance. Antes de hacer fuego, un ingenioso sistema de engranajes permitía bloquear las suspensiones y hacer descender el cuerpo del tren de arrastre, apoyándolo directamente sobre el terreno. Para pequeños desplazamientos el «Thor» se servía de su propio motor, mientras que para viajes de cierta distancia se cargaba el tractor en un remolque especial y el mortero en otro.

Calibre	450 mm.	600
Peso	115 Tn.	123
Longitud	11,15 m.	11,15
Anchura	3,16 m.	3,16
Altura	4,78 m.	4,78
Blindaje	12 mm.	12

Motor	Mercedes-Benz Diesel de 12 cilindros en V de 580 HP.	
Vel. máx.	10 km/h.	10
Peso proyect. perf.	1,5 Tn.	2,16
Peso carga lanzam.	180 kg.	240
Alcance	10 km.	4,5

Keitel, Wilhelm

Hijo de un rico terrateniente de Helscherode, donde nació el 22 de septiembre de 1882, Wilhem Keitel eligió la carrera militar a los diecinueve años. En los años de la I Guerra Mundial es ascendido a capitán, resulta herido en la batalla de Verdún y manda una batería en el frente occidental.

Después de un corto intervalo ingresa en el nuevo ejército alemán y en 1933 es nombrado general de División. A diferencia de muchos de sus colegas manifestó desde el principio una abierta simpatía por el nazismo y por Hitler. Posiblemente como premio a esta manifiesta devoción, en 1935 se convierte en el jefe del Negociado de Fuerzas Armadas en el Ministerio de la Guerra, ascendiendo a teniente general al año siguiente. En 1937 es capitán general. El 4 de febrero de 1938 Hitler le nombra comandante en jefe de las Fuerzas Armadas a sus órdenes directas, con el general Jold como jefe de Estado Mayor. Desde aquel momento hasta la caída del nazismo fue el «brazo militar de Hitler en la guerra total».

Ascendido a mariscal de campo en 1940, después de la rendición de Francia, Keitel concluyó su carrera militar el 9 de mayo de 1945, firmando la capitulación de Alemania en el cuartel general soviético de Karlshorst en la periferia de Berlín. El 30 de septiembre de 1946 el Tribunal de Nüremberg le reconoce culpable de conspiración contra la paz, atentados contra la paz, crímenes de guerra y violaciones de las convenciones de La Haya y Ginebra, y crímenes contra la Humanidad. Condenado a muerte es ahorcado el 16 de octubre de 1946.

En la historia del Tercer Reich Wilhelm Keitel tiene un puesto muy especial. A pesar de su rango militar no figura allí como guerrero ni como estratega, sino como el hombre de los cien calificativos, todos ellos despreciativos. Se le llamaba desde «lacayo» a «héroe de butaca». El mismo Hitler, a pesar de haberle ascendido hasta la más elevada cumbre militar, decía de él que era como «un hombre con el cerebro de un comparsa de cine».

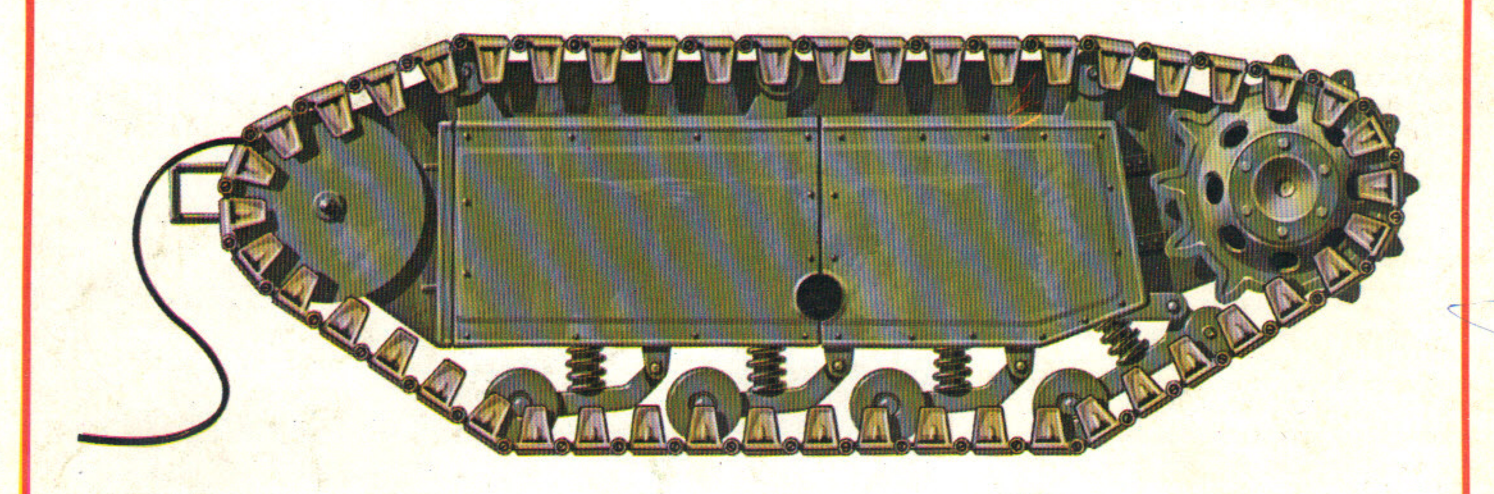
Además de ser el responsable por su aquiescencia de los planes de invasión de toda Europa, realizó actos de extremada crueldad como disponer el fusilamiento en Polonia y Rusia de 50 a 100 comunistas por cada soldado alemán muerto. Fue también quien en agosto de 1942 ordenó que fueran entregados a las SS para juicio sumario los paracaidistas angloamericanos capturados. De estos y otros crímenes por él cometidos fue encontrado culpable por el Tribunal de Nüremberg.





Wilhelm Keitel firma la ratificación de la rendición alemana. Debajo, Keitel durante un desfile, antes del comienzo de la guerra.

Tanque SDKFZ 302



A primera hora de la tarde del 4 de julio de 1943 las tropas alemanas daban comienzo en el sector de Kursk a la operación Zitadelle. Durante su progresión se desarrolló la batalla más importante de elementos blindados de todo el conflicto. Tanto la Unión Soviética como Alemania, convencidas de la importancia de este encuentro sobre las llanuras rusas pusieron en el combate los últimos hallazgos de le técnica militar. Uno de ellos fue el tanque Goliat, especialmente diseñado para la limpieza de los campos de minas donde los tanques alemanes se encontraban atascados. Consistía el Goliat en un tanque de combate pequeño, por no decir minúsculo, guiado por cables que era dirigido a la zona minada. Una vez en el punto deseado se hacía estallar la carga que llevaba, formada por 91 kilos de explosivos, lo cual era más que suficiente para abrir un paso limpio de 45 metros de anchura.

En Kursk los alemanes usaron también vehículos-oruga Borgward, con una carga de 450 kilos de explosivo, al que se aplicaba un mando a distancia. El Goliat no nació como arma secreta antitanque, sino como un simple medio de demolición para usar en determinadas ocasiones. La desesperada situación, la necesidad de armas antitanque, o la inventiva de algunos jefes hará que se empleen contra los tanques, aunque no es esta la función en la que brillen de forma más espectacular. En cualquier caso, y ni siquiera como barreminas o destructores de obstáculos físicos, fueron armas desprovistas de defectos. Por su silueta recordaban a los tanques de la I Guerra Mundial.

Estaban divididos en dos compartimentos principales. Uno anterior para la carga y otro posterior donde se encontraba una bobina de 700 metros de cable para la guía a distancia. Podían ser movidos por motores eléctricos o de petróleo. El mando a distancia permitía dar al Goliat instrucciones muy sencillas, tales como «a la derecha», «a la izquierda» o «explosión) De ahí que una vez puesto en marcha no se pudiera parar, ni existían dispositivos de cambio de marcha o de marcha atrás.

En los tanques que tenían motor de petróleo, para virar actuaba el mando sobre la transmisión, lo mismo que en los tanques normales. En los eléctricos, dotados de dos motores alimentados por baterías, bastaba parar momentáneamente el motor que accionaba la cadena del lado hacia el que se quería torcer.

Longitud	160 cm.	Motor	Uno de gasolina o dos eléctricos
Anchura	85 cm.	Vel. máxima	Unos 10 km/h.
Altura	60 cm.	Radio de acción	Unos 700 m.
Peso total	365 kg.		
Peso carga explo.	91 kg.		

Koniev, Iván S.

Iván Stepanovich Koniev nació el 28 de diciembre de 1897 en una localidad próxima al Gran Norte de Siberia. Desde muy joven prefirió la carrera de las armas a cultivar la tierra, de la cual ni él ni su familia eran propietarios. En la I Guerra Mundial combate como artillero al servicio del Ejército zarista y en 1918 pasa a las filas de los revolucionarios. Al terminar la guerra civil es enviado a Extremo Oriente para apaciguar los disturbios que han surgido en la frontera de Manchuria. Al regreso ingresa como simple alumno en la Academia Militar Frunze, donde realiza estudios acerca del empleo de los tanques en el combate. Allí entra en contacto con Guderian, el mejor estratega de los panzer de Hitler.

El ataque alemán contra la URSS del 22 de junio de 1941 rompe el pacto de no agresión firmado entre los dos países y lleva a la URSS a combatir al lado de los aliados. Koniev, uno de los protagonistas de la Revolución de Octubre que se salvó de la purgas stalinianas, se encuentra al frente del XIX Ejército. Stalin no le aprecia, sin embargo aprovecha sus dotes de gran estratega. Koniev es un general de gran intuición capaz de confiarse más que a los cánones de la estrategia a la rapidez y a la inspiración desconcertando totalmente las expectativas del enemigo.

En 1943, designado comandante en jefe de las tropas del segundo frente de Ucrania, condujo victoriosamente, en agosto, la contraofensiva de Jarkov, avanzando irrefrenablemente 400 kilómetros por la cuenca del Dnieper. En agosto de 1944 es ascendido a mariscal, y continúa su avance contra el enemigo. Sus soldados, que se dirigían a él llamándole «hermano» en lugar de «camarada», le conocen como el genio de los ríos. Nada lo detenía. Improvisaba las técnicas más sorprendentes para salvar los obstáculos que se interponían en su camino. En el Dnieper, para aniquilar a Von Bock, hizo construir, en sólo 24 horas, nada menos que 18 puentes.

La fama de Koniev llegó a su punto culminante en la última fase de la guerra, cuando desbarató uno tras otro los frentes alemanes de Ucrania y la Europa Central. Koniev entró en Berlín por el sur con la misión estratégicamente menos prestigiosa, aunque más importante que Zukov, de aniquilar la resistencia alemana en la periferia meridional de la capital para dirigirse después hacia el Elba a unirse con los norteamericanos.

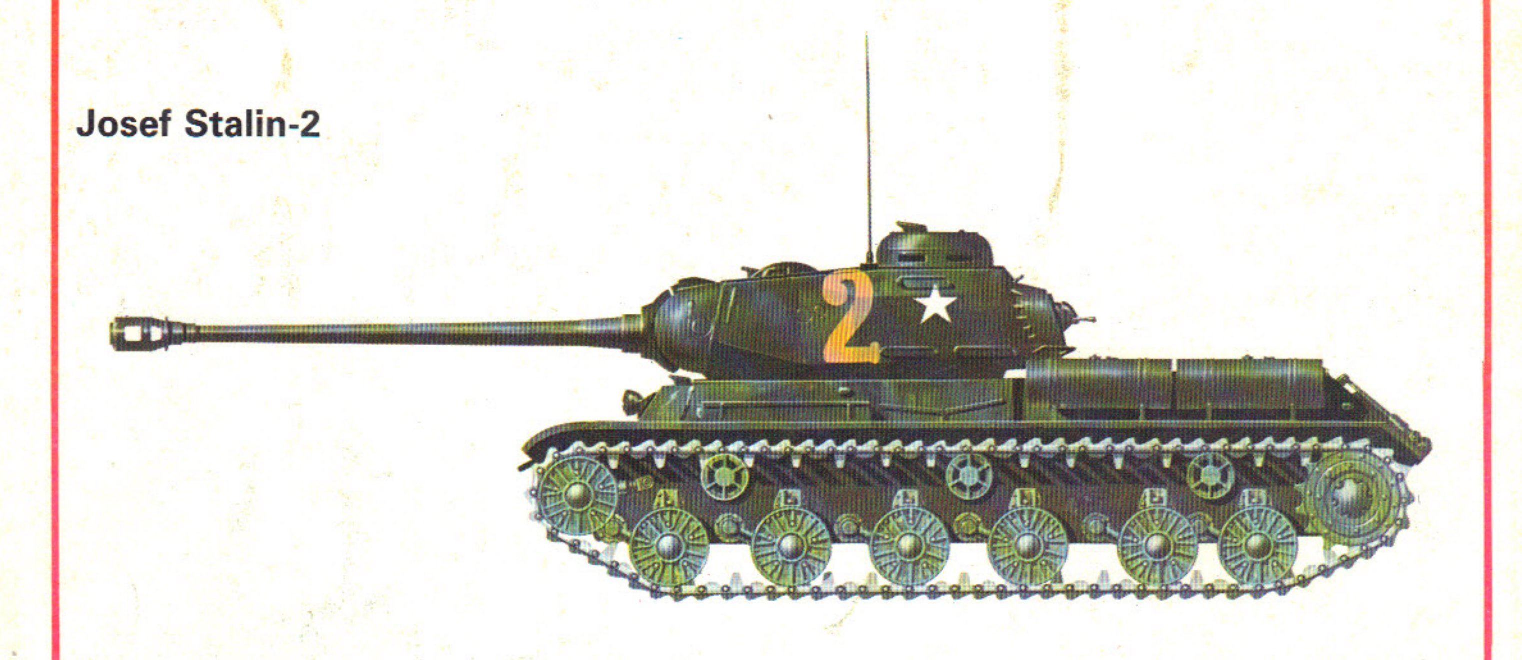
Entre 1955 y 1960, Koniev fue comandante en jefe de las Fuerzas Armadas del Pacto de Varsovia. Murió en 1973 «después de una larga y grave enfermedad», según el sobrio comunicado de la TASS, en su «dacha» a las afueras de Moscú.

Abajo: el mariscal de la Unión Soviética Iván Koniev pasa revista a un destacamento en Praga, en 1945.



PROTAGONISTAS Y ARMAS DE LA II GUERRA MUNDIAL

Josef Stalin-2



Cuando en agosto de 1968 los tanques rusos recorrieron las calles de Praga y no precisamente a la manera de una parada militar, los observadores militares tuvieron ocasión de percatarse de que se trataba de los mismos vehículos que en 1953 habían recorrido Berlín y en 1956, Budapest. Pertenecían a la familia de tanques «Stalin» y eran los de mayor prestigio construidos por la Unión Soviética en la II Guerra Mundial. El JS (Josef Stalin) descendía de los potentes KV, que después de haber demostrado sus posibilidades en los primeros años de la contienda pasaron a segunda línea cuando los alemanes consiguieron descubrir sus defectos.

El ingeniero Kotin diseñó un nuevo carro que partiendo de la mecánica y el casco de los KV disponía de una nueva torreta con un excelente cañón de 85 milímetros. Además se había mejorado la suspensión y la protección. Sin embargo, este tanque se produjo tan sólo hasta 1944, en que fue sustituido por un nuevo tipo con un cañón de 100 mm., pese a lo cual todavía no se encontraba a la altura de las esperanzas que sus proyectistas habían puesto en él. Hacia mediados de ese mismo año aparece el JS 2 armado con una pieza de 102 mm. Este tanque consigue un excelente equilibrio entre potencia motriz, blindaje y armamento. Se convierte en el mejor vehículo blindado ruso y seguramente uno de los mejores construidos durante toda la guerra. Su fórmula debidamente actualizada ha influido durante muchísimos años en la producción de tanques soviéticos, y por consiguiente en la de todo el bloque del Este.

El «Stalin» era un tanque con un casco conseguido parte por fundición parte de soldadura. Sus planchas estaban especialmente estudiadas para conseguir superficies inclinadas o redondeadas, lo cual contribuía notablemente al rechazo del proyectil.

El motor, un Diesel de 12 cilindros en V con una potencia de 520 HP, proporcionaba al vehículo una velocidad de 37 km/h., lo cual era una cifra considerable considerando que el peso era superior a las 40 toneladas.

El «Stalin» siguió en servicio en el Ejército Rojo hasta 1954 y de él se derivaron muchos otros tipos desde cañones autopropulsados convencionales hasta modernos lanzamisiles.

Año	1944	Autonomía en carretera	240 km.
Peso	46 t.	Autonomía en terr. vario	210 km.
Longitud	9,83 m.	Tripulación	4
Anchura	3,07 m.	Armamento	1 × 122 + 3 × 7,62 + 1 × 12,7 aa
Altura	2,73 m.	Municiones	28 × 122 + □★□□★ × 7,62 + 945 × 12,7
Luz libre	37 cm.	Máx. trinchera superable	2,48 m.
Protección (coraza máx.)	120 mm.	Máx. escalón superable	99 cm.
Motor	V2 JS(V2K) de 520 HP.	Máx. pendiente superable	36°
Vel. máx. en carretera	37 km/h.	Vado	130 cm.
Vel. máx. en terr. vario	19 km/h.		

Mac Arthur, Douglas

Había nacido en la legendaria guarnición de Little Rock en Arkansas en 1880. Su padre, el teniente general Mac Arthur, había sido enviado al Oeste para dar caza a los bandidos que asaltaban los trenes y a los indios que rechazaban permanecer en sus «reservas». A los diecinueve años ingresa en la academia militar de West Point, sin que en el tiempo de sus estudios destacase por nada especial salvo por ser un excelente jugador de baseball. En 1914 participa en la expedición efectuada por un contingente estadounidense a Veracruz, durante la revolución mejicana. En 1917, al entrar los Estados Unidos en la Gran Guerra, propone al presidente Wilson la creación de una división compuesta de voluntarios procedentes de todos los Estados. Obtiene el mando y participa en el teatro europeo de la guerra. A su término Douglas Mac Arthur es brigadier general, y al año siguiente, director de la academia de West Point.

En esa época Mac Arthur convierte su carrera en una fulgurante subida hacia los máximos grados. En 1930 es nombrado jefe del Estado Mayor del Ejército. En el 35 llega a Filipinas con el encargo expreso por parte del presidente de ese país de organizar su Ejército. Seis años después, Roosevelt le hace regresar a su patria para confiarle el mando de las fuerzas norteamericanas en Extremo Oriente, con el grado de teniente general.





Sobre estas líneas: Mac Arthur, durante una ceremonia oficial en Tokio.
Abajo, izquierda: Mac Arthur, en 1944, después de la batalla de Leyte y de su regreso a las Filipinas.

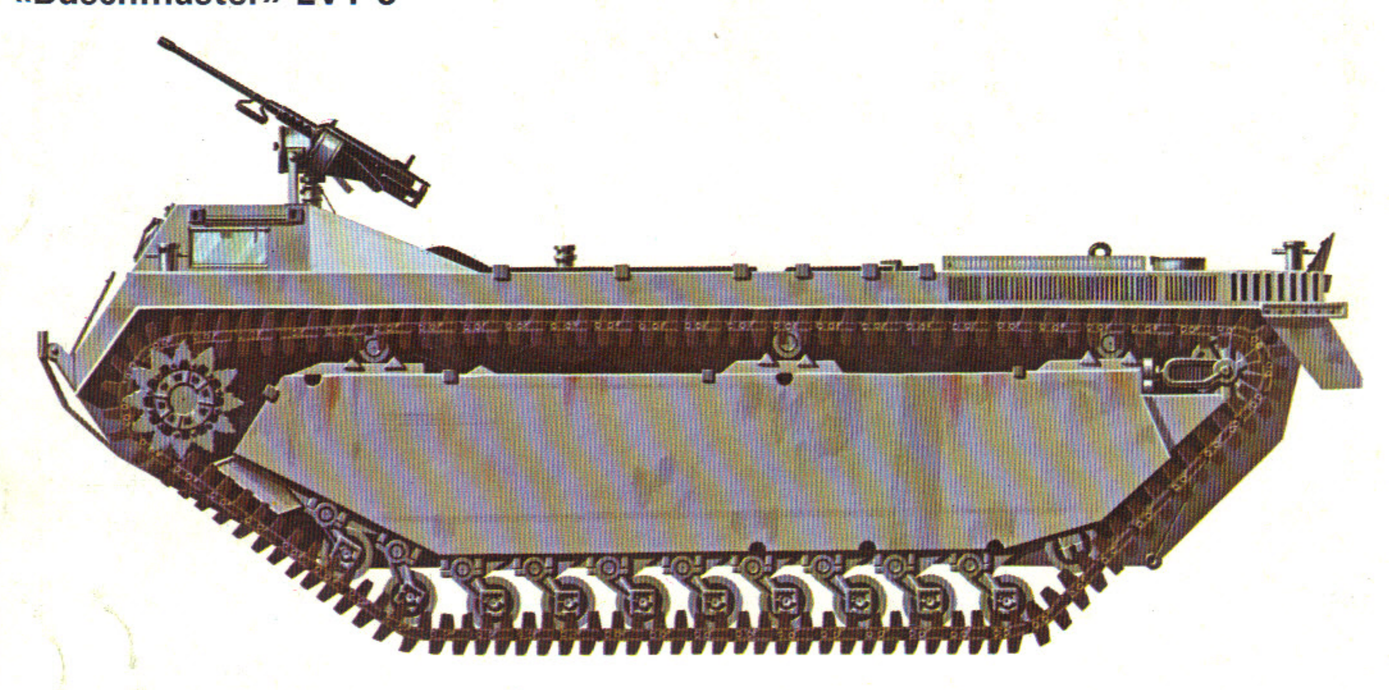
Ante el avance japonés sobre Manila, Mac Arthur es el último en abandonar la ciudad refugiándose en la isla de Corregidor. Sus demandas al presidente Roosevelt no serían escuchadas. En contra de las tesis oficiales que se inclinaban decididamente a la defensa de Europa, Mac Arthur era partidario de dar la batalla definitiva y cuanto antes en el Pacífico.

Tres años después, una vez en marcha la contraofensiva norteamericana, el Ejército de Estados Unidos va reconquistando posiciones en el Pacífico, hasta que en enero de 1945 Mac Arthur desembarca en Luzón y en febrero entra en Manila. Estaba impaciente por regresar a Manila tanto por motivos referentes al honor nacional como por motivos personales. Después de haber resultado vencedor, confesaría a sus íntimos: «Allá triunfó mi padre, murió mi madre, cortejé a mi mujer y nació mi hijo». El 2 de septiembre de aquel año, a bordo del acorazado «Missouri», presencia la firma del acta de rendición incondicional por los plenipotenciarios japoneses, en calidad de representante de los Estados Unidos; inmediatamente después se convierte en el comandante supremo de las fuerzas de ocupación norteamericanas en el Japón, cargo que mantendrá hasta 1950, en que es nombrado jefe de las tropas de las Naciones Unidas en Corea. Durante las operaciones militares en ese país intenta asumir una línea dura, y al año siguiente el presidente Truman le destituye de su cargo a causa de sus posiciones intransigentes ante las órdenes impartidas desde Washington.



Por primera vez en su vida Mac Arthur desarrolla su actividad profesional fuera del servicio de las armas. Muere en Nueva York doce años más tarde, el 5 de abril de 1964, después de trabajar como presidente de una importante empresa privada.

Vehículo de desembarco «Buschmaster» LVT 3



El redescubrimiento de los vehículos anfibios fue un paso muy importante en el traslado de las tropas desde los barcos a las playas de desembarco. Sin embargo este procedimiento resultaba lento y peligroso, ya que en los continuos viajes que los vehículos tenían que hacer desde los buques a tierra, tanto unos como otros quedaban extraordinariamente expuestos al fuego enemigo. En el caso de las operaciones de guerra en el Pacífico se añadía la dificultad de la presencia de bancos coralinos en los atolones donde eran más frecuentes los desembarcos. Los barcos se veían obligados a detenerse mucho antes de la playa. Los hombres sobrecargados con armas y municiones tenían que saltar al agua para dirigirse a pie a la zona donde se hallaba la cabeza de puente. Muchos de ellos se ahogaban y otros eran alcanzados por el fuego enemigo antes de llegar a tierra.

El Ejército de Estados Unidos pensó entonces en construir un vehículo capaz de superar los bancos coralinos y que pudiese acompañar a los soldados hasta tierra, apoyándoles con el fuego de las armas de a bordo. Nació un nuevo tipo de vehículo denominado «Landing Vehicle Track» o vehículo de desembarco provisto de cadenas. La fórmula tuvo tanto éxito en el frente del Pacífico, a pesar de su desastroso estreno, que antes de finalizar la guerra se habían construido 18.620 LVT de varios tipos.

Una de las mejores series fue la tercera, de la que se construyeron 2.962 unidades por la campañía Graham Paige Motor Corp. de Detroit y la Ingersoil Steel Disc. División de la Borg Warner Corp. de Kalamazoo, ambas de Michigan. A estos vehículos se les apodó «Buschmaster» (nombre que se da en América a la serpiente de cascabel) y prestaron un excelente servicio en todos los frentes del Pacífico hasta los últimos días del conflicto.

La principal innovación del «Buschmaster» estaba constituida por las cadenas envolventes, las cuales, además de permitir sobrepasar los obstáculos sumergidos, aseguraban el movimiento en el agua, gracias a un cierto número de nervaduras en la cara exterior que actuaban como otras tantas paletas o remos. Podían transportar de treinta a cuarenta hombres con todo su equipo. Un ligero blindaje aseguraba una protección suficiente y su armamento variaba de una a cuatro ametralladoras.

Peso	38,6 t.	Vel. máx. en agua	6 nudos.
Longitud	7,40 m.	en tierra	27 km/h.
Anchura	3,60 m.	Autonomía en agua	120 km/h.
Altura	2,59 m.	en tierra	240 km.
Luz libre	48,25 cm.	Tripulación	3
Motor	Cadillac de 8 cilindros y 220 HP.	Armamento	1 o más ametr. de 12,7 mm.
		Pendiente máx. superable	35°.

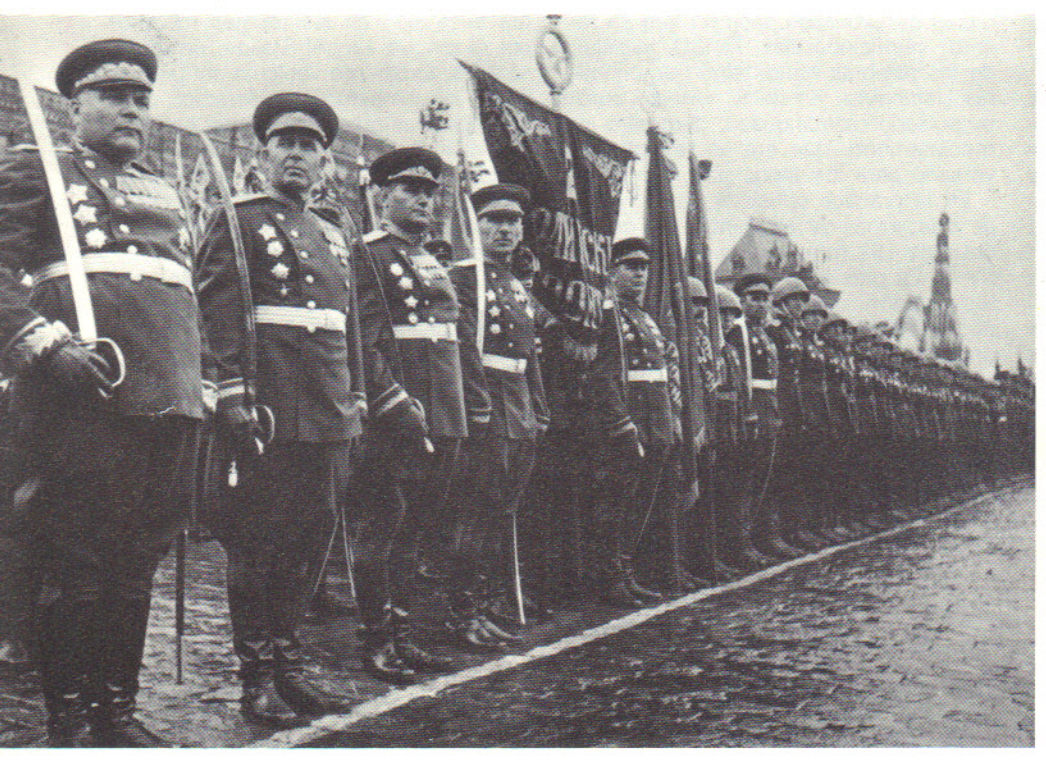
Malinovski, Rodion

Desde su más temprana juventud Rodion Malinovski decidió dedicarse al servicio de las armas. A sus diecisiete años, en 1915, se alistó en el Ejército zarista para hacer frente a la amenaza que se cernía sobre su patria. Al año siguiente, en plena Gran Guerra, obtiene la cruz de San Jorge. Combatió ante Reims en 1917, y después de la disolución de las unidades rusas se alistó en la Legión Extranjera francesa como voluntario. En 1919 regresa a Rusia, pero no es hasta siete años más tarde cuando se afilia al Partido Comunista. En 1930 sigue los cursos de la Academia Militar Frunze, y durante la guerra de España actúa como consejero militar del Ejército republicano en la brigada de Líster.

Iniciada la II Guerra Mundial, con el grado de jefe de Cuerpo de Ejército, marcha al frente de Bersabia para defender Dniepropetrovsk de las tropas del general alemán Von Kleist. En 1942 participa en la defensa de Stalingrado. En noviembre de 1943 pasó al mando del segundo frente ucraniano y desde ese puesto consigue rechazar a los alemanes de las cuencas del Dnieper conquistando Jerson el 13 de marzo de 1944 y Odessa, su ciudad natal, el 10 de abril. En el mes de septiembre del mismo año es ascendido a mariscal de la Unión Soviética y con tan elevado nombramiento combate primero en Rumania y luego en Hungría, liberando a Dbrecen el 19 de octubre. Puso sitio a Budapest, y más tarde, el 13 de abril de 1945, participa en la conquista de Viena. Se traslada posteriormente a los confines orientales de la Unión Soviética, y conduce la breve campaña de la Manchuria contra los japoneses. En 1956 es nombrado comandante supremo de las Fuerzas Armadas soviéticas, y al año siguiente ministro de Defensa, sustituyendo a Zukov. En las visitas oficiales que Kruschef hizo a Alemania, China, Albania y Hungría el mariscal Malinovski fue su acompañante y asesor más cualificado en materias militares. Su libro de «Memorias» forma parte de la obra «Bajo la bandera de la España republicana», donde se recogen diversos testimonios de los consejeros militares soviéticos que tomaron parte en la guerra de España.

La retirada de los alemanes de la URSS hizo que grandes cantidades de hombres y de materiales regresaran a la patria. En noviembre de 1943 el general Malinovski tomó el mando del segundo frente ucraniano y consigue rechazar a los alemanes de las cuencas del Dnieper.



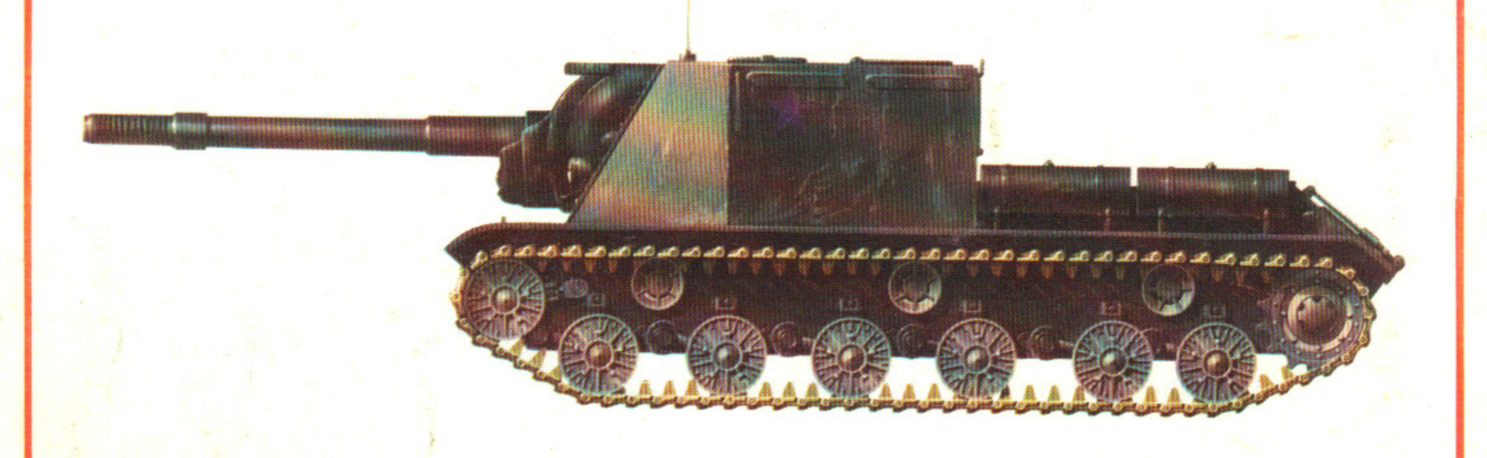




El mariscal Rodion Malinovski (primero desde la izquierda), en el Desfile de la Victoria, en la plaza Roja de Moscú, en 1945.

PROTAGONISTAS Y ARMAS DE LA II GUERRA MUNDIAL

Medio autopropulsado cazatanques ISU-152



Durante la batalla de Kursk, tanto Alemania como la Unión Soviética intentaron a la vez presentar el arma acorazada que diera la palabra definitiva en el terreno de los vehículos acorazados armados, asegurando de esta manera a su poseedor la superioridad en el campo de batalla. Los soviéticos se apoyaron en el nuevo cañón autopropulsado ISU-152, mientras que los alemanes cifraron sus esperanzas en el «Elefant», que se reveló lento y vulnerable.

El ISU-152 se mostró de tan buena calidad y con tan excelentes prestaciones que después de la guerra se distribuiría a las Fuerzas Armadas de todos los países del Pacto de Varsovia, continuando en servicio hasta la segunda mitad de los años cincuenta. Su gestión fue breve. En aquella época era tal la necesidad de detener los tanques pesados alemanes, armados del mortífero cañón del 88, que Stalin, en persona, realizó presiones sobre el grupo de estudio que trabajaba en Cheliabinsk, bajo la dirección del ingeniero Kotin, para la creación de un arma que lo consiguiera. El arma en cuestión consistía en un cañón instalado sobre el armazón de un carro de combate y protegido por una casamata de techo cerrado. Entre el comienzo de los estudios y la presentación del prototipo pasó un tiempo récord: veinticinco días. El ISU, iniciales de las palabras Istrebitelnij Samochodnia Ustanovka, es decir, «medio autopropulsado cazatanques», demostró inmediatamente que era un temible adversario para los tanquistas alemanes.

En la práctica consistía en la fusión de dos armas ya existentes: el cañón obús de 152 mm. y el casco del carro KV-IS. La presión de los acontecimientos no permitía el empleo de largos períodos de estudio en la realización de un arma de características originales. El cañón, un excelente modelo 1.937 de 152 mm., era capaz de lanzar una granada de alto explosivo de 43 kilos a una distancia de 17,30 m. a una velocidad inicial de 570 metros por segundo. Este alcance no se utilizaba nunca, ya que en el combate entre tanques se utilizaba exclusivamente el tiro directo con puntería óptica. El casco del KV-IS fue sustituido en los últimos modelos por el tanque «Josef Stalin», de 46 toneladas. Excelente vehículo antitanque, tenía, sin embargo, un defecto: dado el calibre bastante elevado del cañón la munición no era de pieza única, sino separada, es decir, proyectil y vaina. Esto daba problemas para el estilo de la reserva de municiones, que estaba limitada a 20 disparos y excepcionalmente a 28. El ISU-152 fue un excelente blindado, que mereció el sobrenombre con que gustaban designarlo sus tripulaciones: «Zvereboi» o «la bestia que golpea».

Año	1943	Vel. máx.	37 km/h.
Peso	47 t.	Autonomía	220 km.
Longitud	9,05 m.	Tripulación	6
Altura	2,48 m.	Armamento	1×152+1×12,7
Anchura	3,07 m.	Máx. trinchera superable	2,81 m.
Luz Libre	36 cm.	Máx. escalón superable	0,91 m.
Protección (cor. máx.)	100 mm.	Máx. pendiente superable	36°
Motor	de 520 HP	Vado	122 cm.

Manstein, Erich Von

El 24 de noviembre de 1887 llega al mundo el último de los hijos de una familia de acendrada raigambre militar. Al morir el padre será adoptado por el tío, también militar, de suerte que al iniciar su propia carrera el joven Erich cambia su apellido por el de von Manstein. Después de aprobar los exámenes de grado en el colegio militar de Gross Lichterfeldte ingresa como aspirante en el III Regimiento de a Pie de la Guardia Imperial.

En octubre de 1936 llega a general de División. A sus cincuenta años es un brillante oficial de buena cultura que apoya con energía al régimen nacional socialista y a su política de rearme que revaloriza por consiguiente la clase militar. Al comienzo de 1938 es nombrado comandante de la XVIII División, en Liegnitz. En verano de 1939, ante la perspectiva de la agresión a Polonia, Hitler constituye el grupo de Ejércitos Sur, y von Manstein pasa a ser su jefe de Estado Mayor. Como tal realiza planes para presentar batalla al Ejército Lodz en la gran cuenca del Vístula, derrotarlo y reunirse con el ala derecha de sus propias fuerzas, a retaguardia de las polacas.

Sin embargo su obra maestra se ve unos meses más tarde cuando da cuerpo a las teoría de la guerra relámpago. Su labor se premia parcialmente, y el 27 de enero de 1940 es ascendido, aunque se le destina a Pomeramia como jefe del XXXIX Cuerpo de Ejército recién constituido.

Poseedor de un extraordinario sentido estratégico y de un conocimiento muy profundo de las posibilidades de los medios acorazados, Manstein surge de improviso en el escenario bélico europeo como el conductor ideal de las rápidas y mortales penetraciones coordinadas de los tanques armados, por tierra, y de la aviación de combate, en el aire. Por este motivo probablemente, en febrero de 1941, llega a capitán general y jefe del LVI Cuerpo Acorazado, y se le designa para la campaña de Rusia, dependiendo del grupo de Ejércitos Norte. La guerra de Rusia reserva a Manstein un papel inesperado. Tiene que conquistar junto a la península de Crimea la plaza fuerte marítima de Sebastopol, de tal manera que el propagandista de la guerra relámpago se transforma en técnico de materiales, y el conductor de cuerpos acorazados, en estratega de artillería. Después de la rendición de Stalingrado y la ofensiva del Ejército Rojo surge el desacuerdo con Hitler, que sostiene la teoría de «resistir hasta la muerte». Manstein es retirado a una localidad mundana de la Baja Sajonia, después de haber sido oportunamente condecorado. Allí escribe su libro «Verlorene Siege» («Victorias perdidas») que será un best-seller después de la guerra.

En el proceso de Nuremberg fue condenado a cuatro años de cárcel, de los que sólo cumplió dos.

Derecha: Von Manstein, durante una inspección en la primera línea del frente ruso. En la foto de abajo, felicitando a sus hombres después de la toma de Sebastopol (1942).

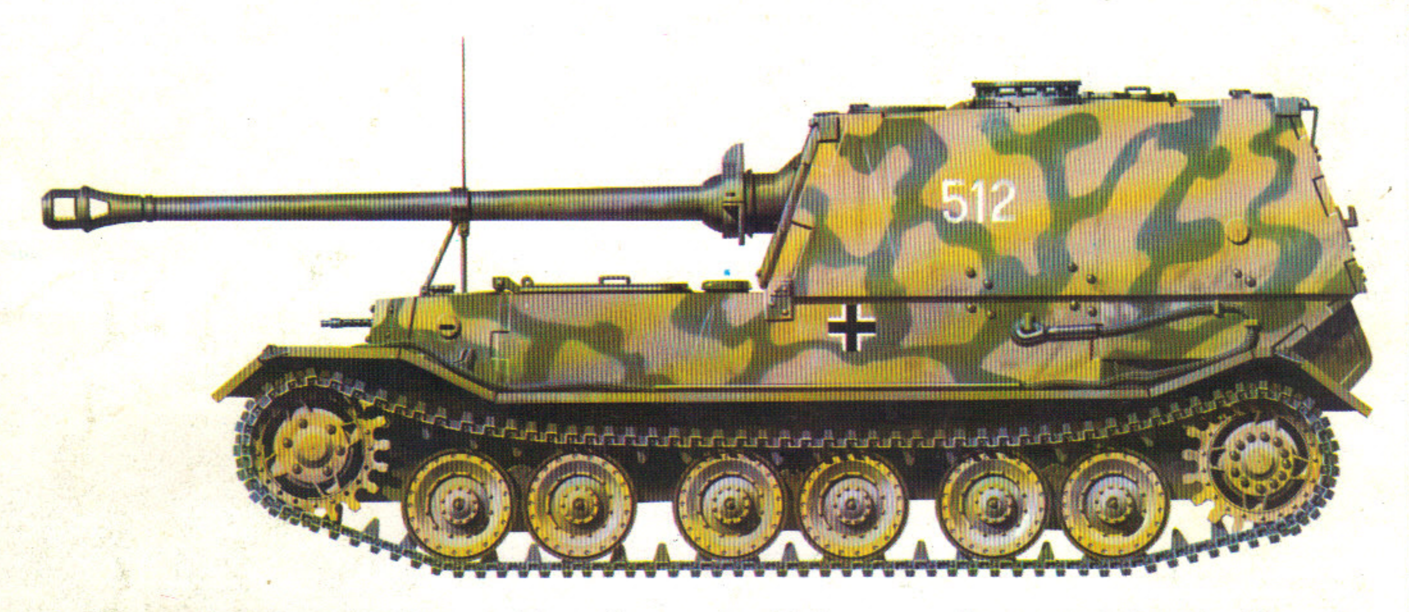
Bajo estas líneas: Erich Von Manstein en Rusia, durante la gran retirada del invierno de 1942-1943.







Jagdpanzer «Elefant»



En el verano de 1943, en plena batalla en la zona de Kursk, en el duro enfrentamiento de los ejércitos alemán y soviético, las tripulaciones de los tanques rusos se ven repentinamente sorprendidas por la presencia de una pieza nunca vista hasta entonces. Se trata de un vehículo enorme, cuadrado, pero con superficies lo bastante inclinadas como para desviar eficazmente los impactos de los cañones antitanque que al parecer no ejercen ningún efecto en el nuevo vehículo. Avanza lentamente aunque sin el más mínimo retroceso, y su cañón de 88 mm., de tubo algo más largo de lo normal, golpea inexorable a los tanques soviéticos. Sin embargo, en un contraataque, al situarse prácticamente debajo del enorme vehículo varios soldados de infantería, estos se percatan de que la nueva arma nada puede contra ellos, ya que carece de armamento para defensa y ataque próximos. El tremendo vehículo «cazatanques» queda totalmente inutilizado frente al hombre. Este descubrimiento sentencia al temible «Jagdpanzer Sdkf 184», al fin y al cabo el arma con que Hitler había esperado aplastar al Ejército Rojo. En poco tiempo los infantes rusos aprendieron a conocer sus puntos débiles y ángulos muertos, de modo que casi en seguida el «Elefant» tuvo que ser retirado de la línea de combate.

Procedente del tanque pesado «Ferdinand», así llamado en honor de su proyectista Ferdinand Porsche, se reveló enseguida como un extraño elemento. Rechazado por el ejército a causa de su mecánica demasiado compleja, se le transformó en cazatanques por el procedimiento de privarle de la torreta y potenciarle el blindaje y el armamento, en el que se incluía el último modelo de cañón de 88 mm. y 71 calibres de longitud. El espesor de la coraza había aumentado hasta los 20 centímetros. No se tuvo en cuenta sin embargo que al conseguir el cazatanques, más potente, más acorazado y más fuerte, era preciso hacerlo también el más pesado, con lo que su velocidad quedaba reducida de forma muy importante (de un máximo de 35 a 20 km/h.). Además quedaba privada de su defensa próxima ofrecida por la ametralladora frontal. Cuando este hecho se puso de manifiesto ya se habían destruido un buen número de «Elefant». Retirado inmediatamente del frente, es reequipado con una ametralladora frontal (como en el caso de la ilustración). Sin embargo, nunca llegó a ser el arma que Porshe había soñado.

Empleado en Italia para detener el avance aliado obtiene buenos resultados en una guerra que en esta ocasión no es de maniobras sino de emboscadas y acciones de sorpresa.

Año	1943	Vel. máx.	20 km/h.
Peso	68 t.	Autonomía	150 km.
Longitud	8,14 m.	Tripulación	6
Anchura	3,43 m.	Armamento	1 × 88 (+ depués 1 × 7,92)
Altura	2,97 m.	Máx. trinchera superable	2,5 m.
Luz libre	47 cm.	Máx. escalón superable	0,79 m.
Protección (coraza máx.)	200 mm.	Máx. pendiente superable	35°
Motor	2 mot. HL 120 TR de 320 HP.	Vado	120 cm.

Marshall, George C.

El 5 de junio de 1947, George Marshall pronunciaba un importante discurso en la Universidad de Harvard. Había sido designado recientemente secretario de Estado, y su decidido propósito era elaborar un plan conjunto de reconstrucción europea para remediar los desastres sufridos en Europa durante la II Guerra Mundial.

Marshall había conseguido a lo largo de su vida y de su experiencia militar un gran prestigio. Había nacido en Pensilvania en 1880 y, después de graduarse en el Instituto Militar Leington, en Virginia, fue destinado a las Filipinas. Al intervenir Estados Unidos en la I Guerra Mundial, combatió en Francia bajo las órdenes del general Pershing, con quien siguió colaborando al terminar la conflagración. A su regreso a Estados Unidos, en 1928, después de haber permanecido al mando de un regimiento durante cuatro años en Tiensin, China, es designado instructor en la escuela de perfeccionamiento militar de Fort Benning. En septiembre de 1939, después de haber sido designado jefe de la sección de planes de guerra, se le nombró jefe del Estado Mayor del Ejército, cargo desde el que se dedicó a la reorganización de las Fuerzas Armadas y a la renovación de su armamento. Durante la II Guerra Mundial se convirtió en uno de los más activos colaboradores militares del presidente Roosevelt, a quien acompañó con ocasión de todas las grandes conferencias internacionales. El general Marshall ejerció importante influencia en la conducción de las operaciones conjuntas angloamericanas, así como en la preparación de la operación «Overlord»

Al terminar la guerra, en 1945, Truman le envía a China con la misión de favorecer los contactos entre Chang Kai-Chek y los comunistas, pero fracasa y, al regreso a Estados Unidos, dimite de su cargo de jefe del Estado Mayor del Ejército. En enero de 1947 recibe el nombramiento de secretario de Estado. Durante el desempeño de su cargo puso en marcha las primeras conversaciones para la constitución de la OTAN.

El 7 de enero de 1949 dimitió por razones de salud, después de una ímproba labor de ayuda a Europa en todos los órdenes. Continuó en la escena pública como presidente de la Cruz Roja de Estados Unidos, hasta que en 1950, en plena guerra de Corea, es nombrado secretario de Defensa. En 1953 se le concedió el Premio Nobel de la Paz. Seis años después muere en Washington.



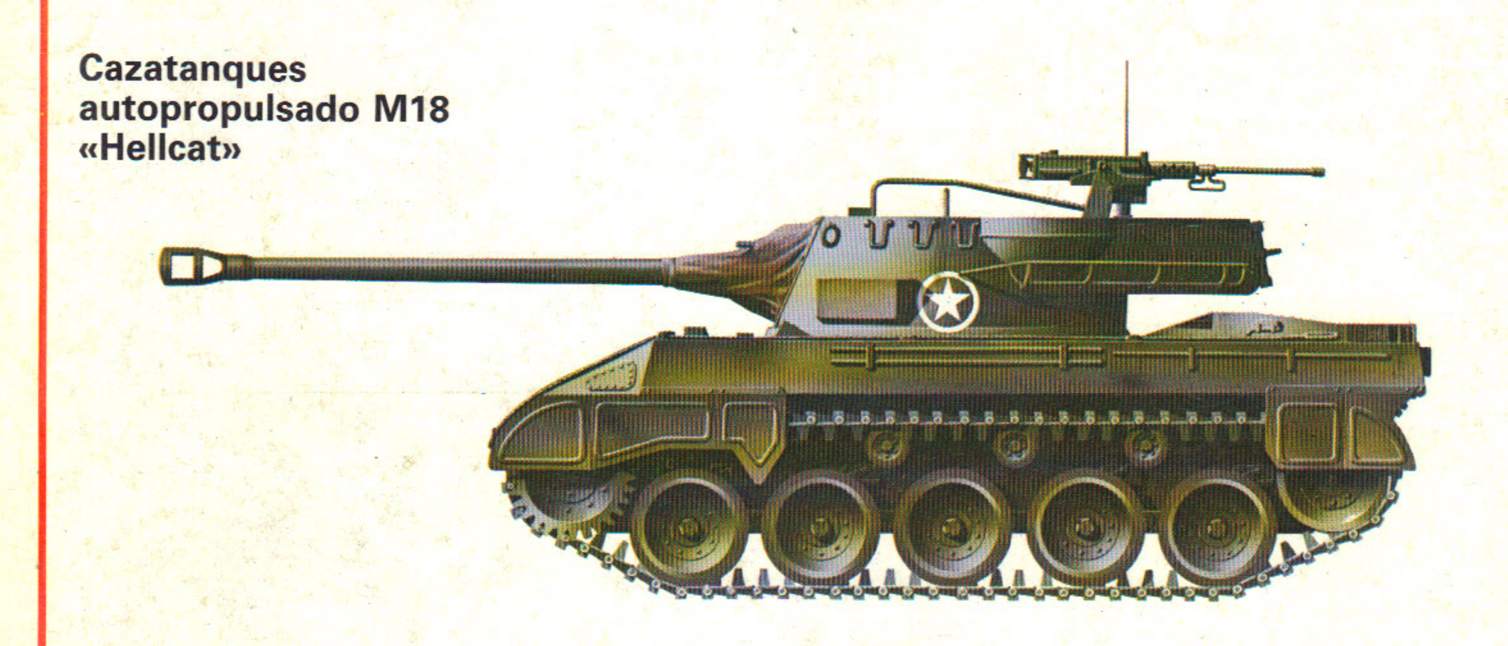
Derecha, arriba: el general George Marshall da la bienvenida a Charles de Gaulle en el aeropuerto de Washington, en 1945.



Derecha: el general Marshall colaboró activamente en la preparación del desembarco de Normandía. En la fotografía, paracaidistas ingleses suben a bordo de un planeador, dispuestos a comenzar el mayor intento de invasión de toda la guerra.

PROTAGONISTAS Y ARMAS DE LA II GUERRA MUNDIAL

Cazatanques autopropulsado M18 «Hellcat»



El cazatanques autopropulsado americano M18 «Hellcat» representó el desarrollo más avanzado de la técnica americana en esta específica rama de los vehículos acorazados durante la II Guerra Mundial. En la práctica, se trataba de un medio creado «ex-novo», con un casco especialmente concebido, armado inicialmente con la misma pieza de 76,2 mm. del M10 y posteriormente con piezas más potentes, como el cañón de 90 mm. y el obús de 105/22. Sin embargo, estos últimos modelos no pasaron de la etapa de prototipo, mientras que el M18 tuvo un gran éxito, y después de la guerra fue adquirido por numerosos ejércitos, que lo emplearon durante muchos años. A principios de los años 70 algunos M18 operaban todavía en las fuerzas acorazadas del Ejército yugoslavo.

El M18 fue el vehículo blindado más veloz de toda la II Guerra Mundial. Su motor, un Continental radial de nueve cilindros y 400 HP, era capaz de hacerle alcanzar por carretera la sorprendente velocidad de 72 km/h. Para conseguir este resultado fue preciso modificar completamente el concepto constructivo del tanque, que ya no era un pesado medio acorazado fuertemente protegido, pero limitado por el peso de sus planchas de acero; era, por el contrario, un vehículo veloz poco acorazado, pero muy maniobrable, y sobre todo dotado de armas que, aprovechadas junto con la característica de la movilidad, podrían poner en aprietos a cualquier blindado alemán utilizado en aquellos tiempos.

El casco del vehículo, formado por planchas de acero soldadas entre sí, de modo que se formaran superficies inclinadas que desviaran los disparos, en su punto máximo de espesor tenía solo 13 mm. Por el contrario, el cañón de 76 mm. montado en la torreta era capaz de perforar corazas de 175 mm. desde poco menos de un kilómetro de distancia. Cuando se demostraron los excelentes servicios que este tanque podía ofrecer en el campo de batalla (se había llegado ya al comienzo del año 1944), se decidió forzar su producción para poder experimentar «en directo» el arma. De tal modo que al cabo de nueve meses la industria americana logró construir algo más de 2.500 tanques, 277 unidades al mes, que fueron utilizados en su totalidad por el Ejército de Estados Unidos. Los «Hellcat» consiguieron mantenerse a la altura de las esperanzas que se habían depositado en ellos. Destruyeron un considerable número de tanques alemanes, con pérdidas relativamente bajas.

Año	1944	Vel. máx. en carretera	72 km/h.
Peso	17,03 t.	Autonomía en carretera	168 km.
Longitud	6,95 m.	Tripulación	5
Anchura	2,87 m.	Armamento	1 × 76 + 1 × 12,7
Altura	2,515 m.	Municiones	45 × 76 + 800 × 12,7
Luz libre	36 cm.	Máxima trinchera superable	188 cm.
Protección (coraza máx.)	12,7 mm.	Máximo escalón superable	91 cm.
Motor	Continental 9 cilindros de 400 HP.	Máxima pendiente superable	60°
		Vado	120 cm.

Messe, Giovanni

Enrolado como voluntario a los dieciocho años, Giovanni Messe recorrió todos los grados del Ejército, hasta el de mariscal de Italia, grado que en la actualidad ya no existe. Después de participar en las campañas de Libia y en la I Guerra Mundial, en abril de 1923 fue designado ayudante de campo de Víctor Manuel III. Cuatro años más tarde se le confió la jefatura del XIX Regimiento de Bersaglieri, y ese mismo año, 1927, alcanzó el grado de coronel. Posteriormente se le trasladó a Zara, donde mantuvo durante mucho tiempo el mando de la guarnición local. En octubre de 1935 fue ascendido a general de brigada y a subjefe de la III División Rápida de Verona. Después fue subjefe de la División Cossevia, en el Africa oriental. En 1938 ascendió a general de división y asumió el mando de la II División Rápida.

Al comenzar la II Guerra Mundial, Giovanni Messe fue enviado a Albania, donde, en noviembre de 1940, constituyó el Cuerpo de Ejército Especial, a cuyo frente libró toda la campaña de Grecia, obteniendo la promoción a general de Cuerpo de Ejército por méritos de guerra. El 13 de julio de 1941 se le designó jefe del Cuerpo Expedicionario Italiano en Rusia (CSIR), hasta principios de noviembre de 1942. En febrero de 1943 alcanza el grado de general de Ejército por méritos de guerra.

Asume el mando del I Ejército Italiano en el frente de Túnez, que comprendía las tropas italoalemanas que habían estado al mando de Rommel, y se batió en varias importantes batallas, hasta que el 13 de mayo se rinde, ante el X Cuerpo de Ejército Británico, al general Freyberg, previa autorización de Mussolini, quien en el mismo mensaje le designa mariscal de Italia por méritos de guerra. Capturado por los ingleses, fue internado en Gran Bretaña. Regresó a Italia en noviembre de 1943 y tomó partido por el rey Víctor Manuel. El Gobierno Badoglio le designa jefe del Estado Mayor General de las Fuerzas Armadas, cargo que mantuvo hasta 1945.

En 1947 pasó a la reserva, y en 1953 fue elegido senador por la Democracia Cristiana. Más tarde fue diputado por el Partido Liberal y por el Partido Monárquico. Escribió varios volúmenes de memorias, como «La guerra al fronte russo», «Come fini la guerra in Africa» y «La mia armata in Tunisia». Giovanni Messe, mariscal de Italia, murió en Roma en 1968, a los ochenta y cinco años de edad.

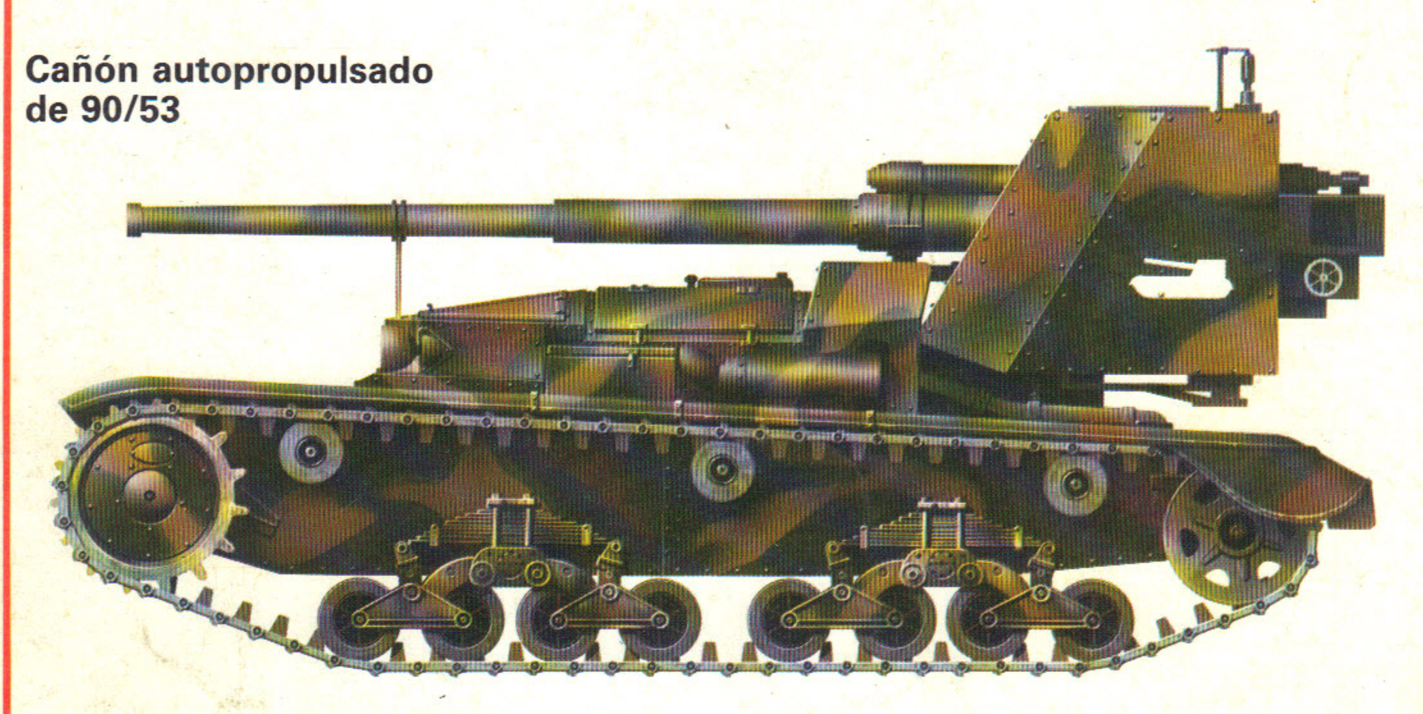




Derecha, arriba: La dura realidad del invierno ruso tomó desprevenidas a las tropas del Cuerpo Expedicionario Italiano, a cuyo mando estuvo el general Giovanni Messe.

PROTAGONISTAS Y ARMAS DE LA II GUERRA MUNDIAL

Cañón autopropulsado de 90/53



Los elementos acorazados italianos en la II Guerra Mundial se encontraron con frecuencia en condiciones de inferioridad cuando tuvieron que enfrentarse con los aliados. La industria pesada italiana se encontró al comienzo de la guerra condicionada a conceptos mal interpretados. Tal sería el caso del tanque de reconocimiento L3, producido en gran número por su fácil construcción y bajo coste, pero empleado como tanque de batalla. Cuando surgió la idea de que hubiera sido mejor impulsar los estudios para resolver las carencias y los problemas, había enfrente una industria más bien rígida y de potencial limitado. A pesar de ello, muchas firmas construyeron diversos y numerosos prototipos.

La Ansaldo, por ejemplo, presentó un modelo de carro para el frente africano de 13,5 toneladas de peso, provisto de un cañón de 75 mm. y capaz de alcanzar una velocidad de 60 km/h. Aunque se hubiera aprobado, no habría sido posible distribuirle a tiempo a las tropas, de modo que se archivó el proyecto. En otros casos, como en el del excelente P40, de 26 toneladas, llegó el armisticio mientras se iniciaban los trabajos, interrumpiéndose así la producción. Cuando se reanudó, se entregaron los tanques al Ejército alemán.

Sin embargo, la realización más interesante consistió en un cañón autopropulsado, creado con el objeto de ser un medio antitanque: el 90/53. Desde los primeros días de la campaña de Rusia, los italianos se encontraron con que no disponían de armamento capaz de perforar la coraza de los tanques soviéticos T34. Como ya habían hecho los alemanes con el cañón de 88 mm, se acudió en este caso a una pieza estudiada para uso antiaéreo. La gran velocidad inicial que tales cañones confieren a los proyectiles los hacen ideales para el uso antitanque.

Por este motivo se escogió la excelente pieza Ansaldo de 90/53, de rendimiento igual, si no mejor al de 88 mm, y se montó en un casco M14/41 oportunamente modificado.

La pieza se colocó en posición muy retrasada, con la ventaja de no hacer sobresalir del casco el largo tubo, con lo que se proporcionaba a los artilleros espacio suficiente para efectuar con comodidad las operaciones de tiro, que se hacían sólo con el tanque parado. Con todo, a bordo había muy poco sitio. Tenían cabida sólo el piloto, el cabo de pieza y apenas seis proyectiles. Los artilleros y una reserva de 86 proyectiles iban en un tanque L6/40 oportunamente modificado.

Los 30 ejemplares que se construyeron de este cañón autopropulsado se destinaron inmediatamente a Sicilia, en previsión de un desembarco aliado, en lugar de ser llevado a las llanuras rusas, para lo que realmente había nacido.

Año	1942	Autonomía	150 km.
Peso	15,7 t.	Tripulación	4
Longitud	5,08 m.	Armamento	1 × 90/53
Anchura	2,28 m.	Munición	6 a 86 (+ 86 en portamuniciones)
Altura	2,30 m.	Máx. trinchera superable	2,10 m.
Luz libre	30 cm.	Máx. escalón superable	0,80 m.
Protección (coraza máx.)	30 mm.	Máx. pendiente superable	30°
Motor	SPA de 15 T de 145 HP	Vado	100 cm.
Vel. máxima	25 km/h.		

Montgomery, Bernard

La vida militar del legendario general Montgomery está irrevocablemente ligada a los acontecimientos de la II Guerra Mundial. Había nacido en Londres en 1887 en el seno de una familia cuyo padre era obispo anglicano, lo cual marcó su carácter de forma indeleble.

Hasta el mes de agosto de 1942 en que entra en contacto con Winston Churchill la carrera del general Montgomery se había desarrollado dentro de una oscura nube que se disipa cuando el premier británico piensa en él como el hombre perfecto para el mando del VIII Ejército, la más potente unidad británica en el norte de Africa, aquella que sobre el papel tenía que haber contenido primero y derrotado después a los italianos y alemanes de Rommel. Monty llega a las tropas británicas del desierto con una responsabilidad gravísima. Tiene que reorganizar las unidades y prácticamente rearmarlas; debe estimular a los soldados e inventar una nueva estrategia que dé al enemigo el golpe decisivo acabando con aquella serie de avances y retrocesos de acuerdo con las estaciones. Tiene, en fin, que vencer a Rommel y destruir su mito.

Al comenzar la ofensiva, el general Montgomery, que ha procurado tener el máximo de armamento posible para su VIII Ejército, dispone de 1.000 cañones y 300 tanques Sherman obtenidos de los americanos y considerados los mejor adaptados al desierto. Rommel, por su parte, le contrapone los pesados «panzer» alemanes y las pequeñas «latas de sardinas» italianas, pero no tiene posibilidades de recibir aprovisionamientos. Le falta gasolina y los víveres son escasos. Del 23 de octubre al 4 de noviembre Monty combate y vence en El Alamein.

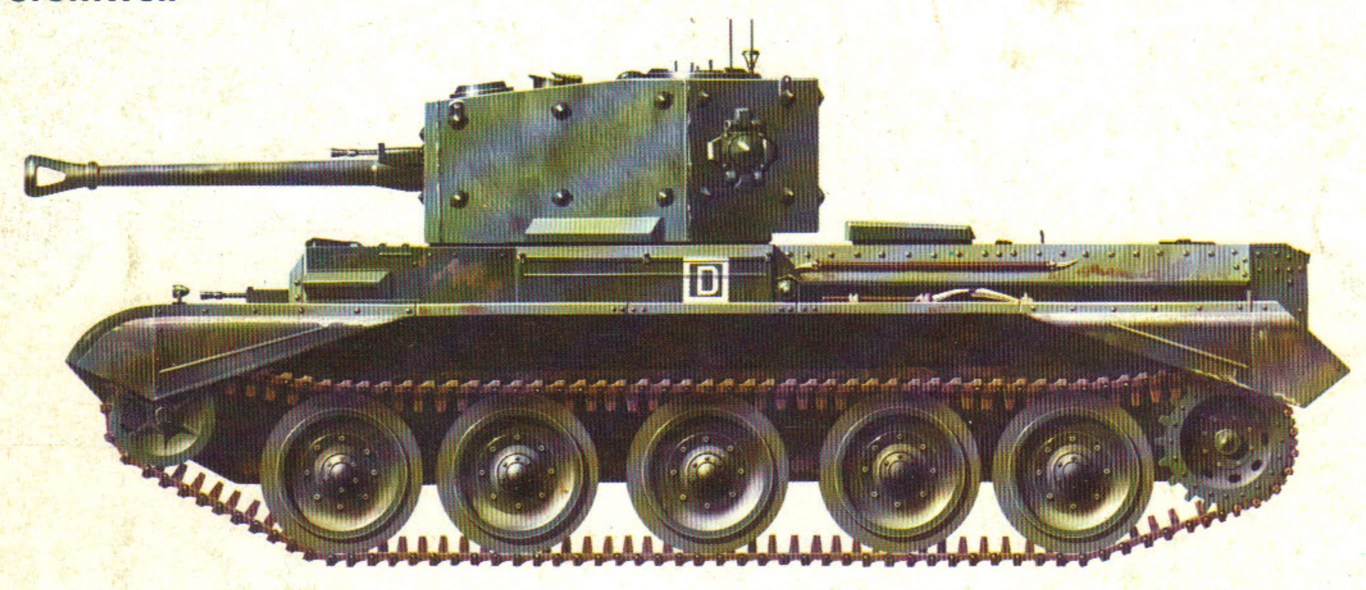
La historia del general Montgomery no acaba aquí. Desembarca junto con el VIII Ejército en Sicilia y llega a través de Italia a la vertiente oriental hasta Ortona y Pescara. Poco después es destinado a la última empresa: el desembarco de Normandía. Manda el XXI Grupo de Ejércitos bajo Eisenhower, libera Bruselas y marcha hacia el Rin. Cruza el río y entra en Westfalia tomando Hannover y Lübeck.

El 4 de mayo de 1945 recibe en su cuartel general a los plenipotenciarios alemanes para firmar la rendición de las fuerzas alemanas del sector noroeste. Son grandes victorias que le granjean fama y honores, entre ellos, el bastón de mariscal por el rey Jorge de Inglaterra y la Orden de Suvaroff de primera clase, la máxima condecoración soviética. Pero su nombre permanece unido a la gesta de El Alamein, y el de vizconde de El Alamein será su título nobiliario. Montgomery fue, ante todo, el vencedor de una de las dos grandes batallas que marcaron el final del Reich de Hitler (la otra fue Stalingrado). El resto constituye una consecuencia de aquel espléndido éxito.



PROTAGONISTAS Y ARMAS DE LA II GUERRA MUNDIAL

Tanque crucero «Cromwell»



El desarollo de los «Cromwell» se remonta a la entrada en servicio, en Africa del norte, de los carros de la serie «Cruiser». Cuando se demostró que las características de estos últimos no respondían por haber sido superados por los más recientes modelos alemanes, se prefirió, en vez de proyectar un nuevo blindaje, realizar modificaciones en una serie ya existente.

Probablemente los motivos que empujaron a esta decisión a los órganos competentes fueron de naturaleza organizativa y logística, pero lo cierto es que dieron lugar a una notable pérdida de tiempo, ya que tuvieron que pasar muchos meses hasta que estuvo disponible el nuevo carro de características adecuadas. Entre el «Crusader», tanque escogido para las modificaciones, y el «Cromwell» existen dos modelos de transición: el «Cavalier» y el «Centaur», que, especialmente en el caso del primero, resultaron un fracaso. Sólo el «Centaur» se empleará, aunque limitadamente, en el desembarco de Normandía.

Por otra parte, su casco se utilizará para elaborar uno de aquellos extraños elementos acorazados que acompañarán a las oleadas de tropas de desembarco sobre las ensangrentadas playas francesas.

El «Cavalier» era, en general, un «Crusader» con una nueva torreta. El «Centaur», a su vez, seguía siendo un «Crusader», pero con modificaciones en el mecanismo de cambio y con adaptaciones destinadas a permitir apenas fuese posible la adopción de un nuevo motor Meteor. Este motor, que entonces estaba todavía en fase de realización, era una versión «terrestre» del famoso Rolls-Royce Merlin, propulsor de los cazas «Spitfire». Cuando finalmente estuvo listo, se pasó inmediatamente a su instalación. Y, a la vez, fue sustituida la pieza de 57 mm. que constituía el armamento principal del viejo «Crusader». Esta pieza empezaba a estar superada y además presentaba el defecto de no poder disparar munición de fabricación americana, ya que los Estados Unidos no la producían de ese calibre.

De este modo, por motivos logísticos, se estudió un nuevo cañón, partiendo de la base del viejo de 57 mm., pero con 75 mm., como el del tanque «Sherman» norteamericano. Nació así el «Cromwell», que en la práctica fue el tanque británico más importante. Su silueta no se diferenciaba mucho de la del resto de los medios acorazados británicos; mas esta vez el tanque estaba dotado de un armamento adecuado y de buena movilidad. Sin embargo, con el paso del tiempo hicieron falta características aún mejores, al menos en lo que se refería al armamento, y se proveyó a sustituir al cañón por un nuevo Vickers, también de 75 mm., que fue montado previa una reestructuración de la torreta. La versión se denominó «Comet».

Año	1943	Velocidad máx.	61 km/h.
Peso	27,9 t.	Autonomía	278 km.
Longitud	6,35 m.	Tripulación	5
Anchura	2,90 m.	Armamento	1 × 75 + 2 × 7,92
Altura	2,47 m.	Municiones	64 × 75 + 4.950 × 7,92
Luz libre	41 cm.	Máx. trinchera superable	2,28 m.
Protección (cor. máx.)	101 mm.	Máx. escalón superable	91 cm.
Motor	Rolls-Royce Meteor de 570 HP.	Máx. pendiente superable	24°
		Vado	91 cm.

Patton, George

Fue el general más brillante y discutido del Ejército norteamericano. Se hizo famoso a los sesenta años, después de haber estado treinta tascando el freno y buscando en vano la oportunidad de sobresalir. El aspecto singular de la psicología del general Patton es que no le gusta hacer el papel de bueno de la película. Al contrario, se consideraba un aristócrata más en la tradición del ejército prusiano que en la del de Estados Unidos. Es un personaje alejado de lo que puede ser una idiosincrasia típica norteamericana, hasta en su forma de considerar la guerra. Para Estados Unidos, la guerra se identificaba con el Mal. Todo lo más un mal necesario para salvar la democracia. Sin embargo, para Patton, la guerra es el ideal.

George Patton había nacido en Lake Vineyard Ranch, en California, en noviembre de 1885. A los diecinueve años ingresó en la Academia de West Point obteniendo brillantes calificaciones. Participó después en la expedición del general Pershing contra Pancho Villa, y en junio de 1917 desembarcó en Francia con la «American Expeditionary Force». En 1918, con las doradas insignias de comandante todavía nuevas en su uniforme, organizó en Langres el primer centro de entrenamiento para tanques. Como ocurre a lo largo de toda su vida, los soldados le odian. Patton lo explica así: «Todo ser humano tiene una resistencia innata a la obediencia. La disciplina se la anula».

El 7 de marzo de 1943 asume el mando del «II Corps US» en Túnez, reclamado con urgencia y con furia por Eisenhower. Lleva a sus hombres adelante a marchas forzadas. Arrolla enteras guarniciones desmoralizadas, blandiendo su arma de siempre: la movilidad increíble. Su filosofía de la guerra está basada en la velocidad. Le empuja un punto de vista personal: quiere tomar Messina antes que Montgomery. En Norteamérica la guerra es también un asunto de titulares de prensa y Patton se ha convertido en un general superconocido, en un guerrero estilo Hollywood que alardea de su propia bravura. Con su disciplina salvaje ha creado un arma de hierro. Su coartada es que actuando así ahorra vidas.

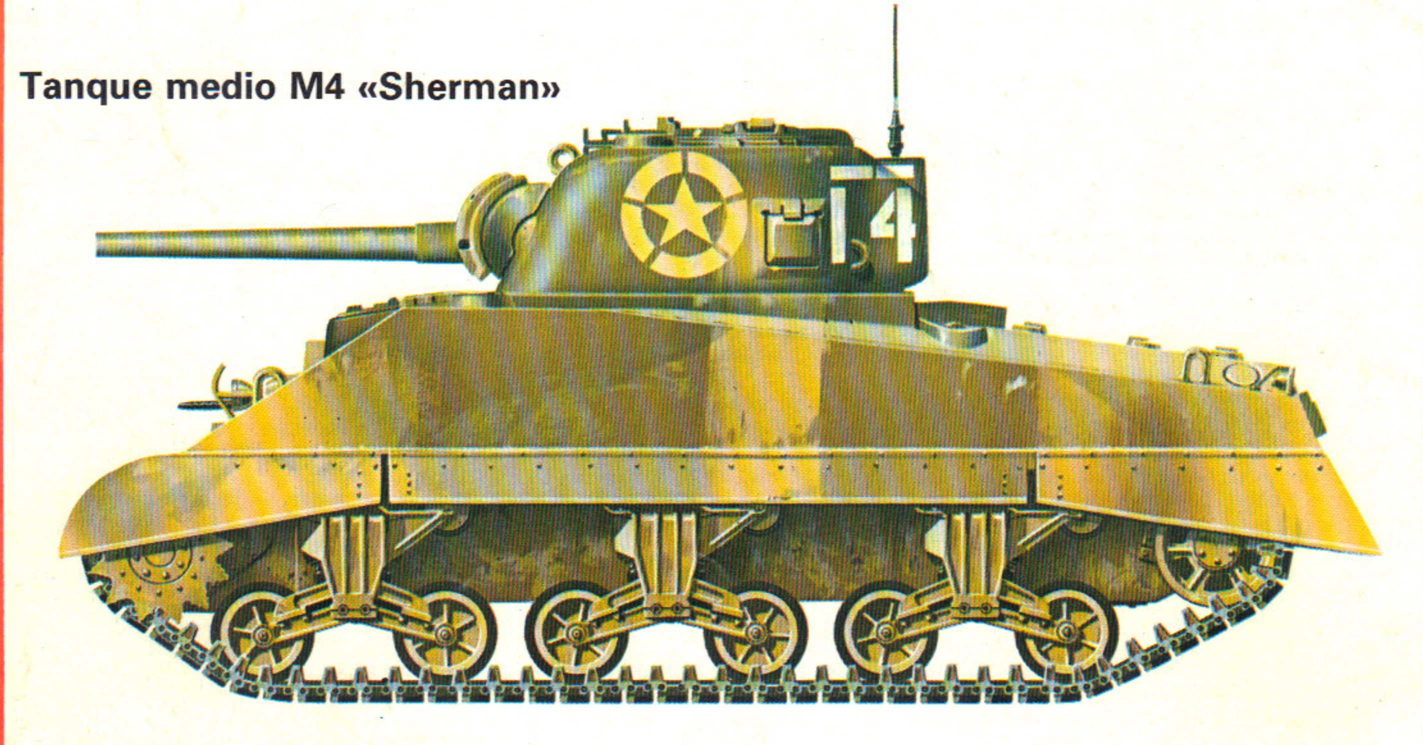
En 1944, el 6 de julio desembarca en Francia al mando del III Ejército, el 6 de septiembre lanza un ataque contra la ciudadela de Metz y concluye la campaña de Lorena. El 22 de diciembre, durante la ofensiva alemana de las Ardenas, reconquista Bastogne. Sin embargo, al comenzar 1945, Patton piensa que los aliados pueden todavía perder la guerra. Quizá por eso manifiesta reiteradamente que prefiere ser relevado que ponerse a la defensiva. Por eso quizá, en el mes de marzo, después de haber aislado a 43.000 alemanes y capturado 82.000, con sólo 1.043 bajas propias, contraviniendo las órdenes atraviesa el Rin. Patton quiere que todo el mundo sepa que «ha pasado el Rin antes que Montgomery». Como es lógico y teniendo en cuenta su carácter, tuvo un histórico ataque de rabia cuando oyó a Churchill, por la BBC, felicitar a Montgomery como autor de la hazaña. En su avance realizó grandes gestas militares, aunque después de la guerra mostró un total desinterés por la llamada operación de desnazificación. El 9 de diciembre tuvo un accidente de automóvil a cuya consecuencia falleció el día 21 de aquel mismo mes en un hospital de Heidelberg.

Patton saluda a Eisenhower. Tras él, los generales Omar Bradley y Courtney Hodges.



PROTAGONISTAS Y ARMAS DE LA II GUERRA MUNDIAL

Tanque medio M4 «Sherman»



Nacido de una serie de estudios realizados en 1941, el tanque M4 se puede definir como el medio de combate más difundido y utilizado por el Ejército de Estados Unidos. En el transcurso de cuatro años se construyeron más de 48.000 ejemplares, muchos de los cuales entraron a formar parte de numerosos países y participaron en la mayor parte de los conflictos surgidos desde 1945 hasta nuestros días.

Aunque no ofrecía grandes prestaciones como el «Tiger» alemán, conquistó la simpatía de las tripulaciones; presentaba cierta vulnerabilidad, sobre todo en las versiones de casco soldado, a los impactos de blanco. Su comodidad y la rapidez con que se podía lograr el mantenimiento ordinario le convertía en un tanque muy aceptable. Sin embargo, en combate resultaba con frecuencia inferior a los tanques alemanes, lo cual indica los distintos puntos de vista con que alemanes y norteamericanos enfocaban la guerra. Los primeros construyeron máquinas de extraordinaria calidad que comparadas con las norteamericanas quedaban a nivel artesanal.

Los norteamericanos prefirieron la cantidad a la calidad. «Para enfrentarse a un Tiger hacen falta cuatro Sherman con la perspectiva de perder tres.»

El tanque Sherman se desarrolló en unas veinte series, cada una de las cuales resolvía determinados problemas de acuerdo con los cánones de la empresa que los habían construido. De este modo se construyeron tanques con el casco enteramente obtenido de fundición, o con la proa fundida y el casco soldado, o con partes remachadas, etcétera. Lo mismo pasa con los motores. Se emplean Ford, Chrysler, Wright, de benzina, Diesel, con potencia desde 350 a 500 HP.

El armamento que en la versión original preveía un cañón de 75/37 más cinco ametralladoras, es sustituido por una pieza de 76/52 ó 76/55 en las versiones que se destinan a operar como arma antitanque. Algunos ejemplares fueron dotados de un obús de 105/22, mientras que las ametralladoras pronto quedaron reducidas a tres: una coaxial con el cañón, una para el telegrafista, y una de 12,7 mm. en posición antiaérea sobre el techo de la torreta. Con el Sherman se elaboran muchos tanques especiales como los barreminas, que percutían el terreno con «látigos» de cadenas para hacer estallar las minas, o los DD anfibios, que tenían la flotabilidad asegurada por una cortina extensible de lienzo y un hélice para el movimiento en el agua. El Sherman fue un buen tanque que contribuyó de manera decisiva a la victoria de las armas aliadas.

Peso	28 T.	Tripulación	5
Longitud	6,04 m.	Armamento	1 × 75/37 + 2 × 7,62 + 1 × 12,7
Anchura	2,60 m.		
Altura	2,71 m.	Municiones	90 × 75/37 + 6.750 × 7.62 + 600 × 12,7
Luz libre	43 cm.		
Protección (coraza máx.)	76 mm.		
Motor	Continental. R975 de 350 HP.	Máx. trinchera superable	1,9 m.
		Máx. escalón superable	60 cm.
Vel. máx.	40 km/h.	Máx. pendiente superable	50°
Autonomía	300 km.	Vado	90 cm.